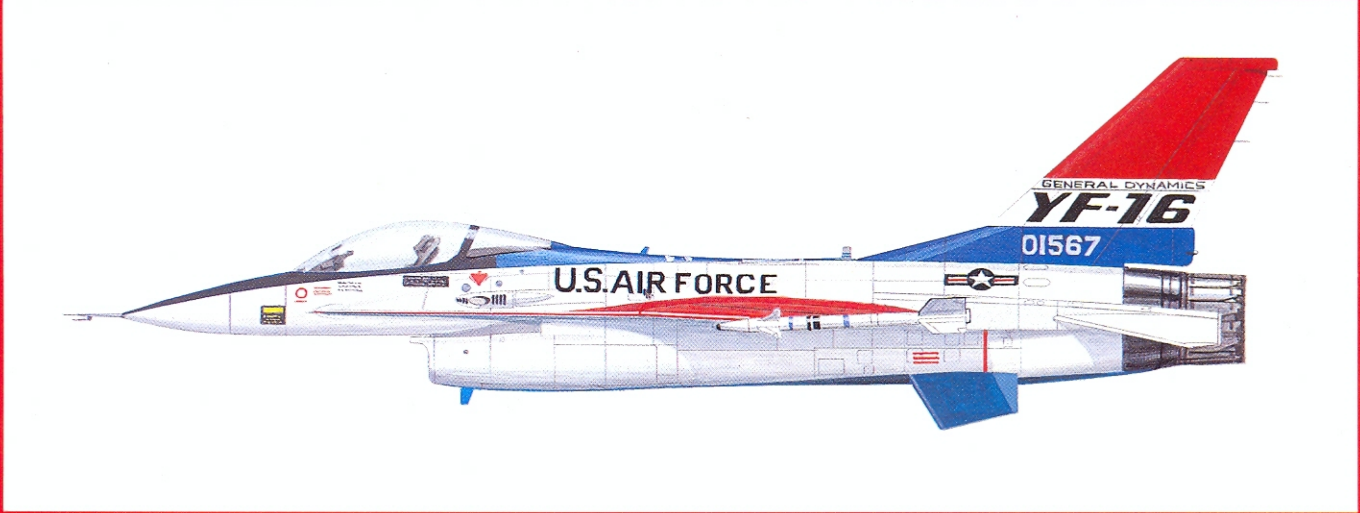
FLUGZEUG *Profile*

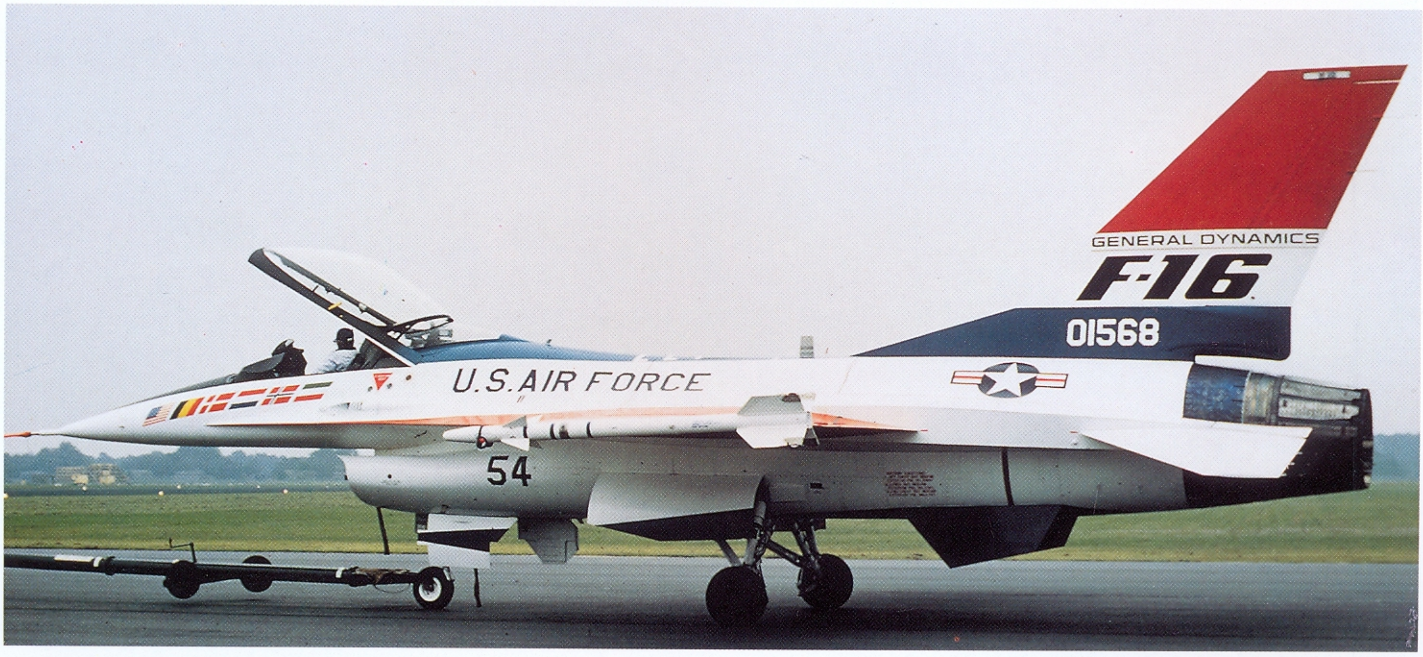
General Dynamics F-16

"Fighting Falcon"


GENERAL DYNAMICS
YF-16
01567
U.S. AIR FORCE

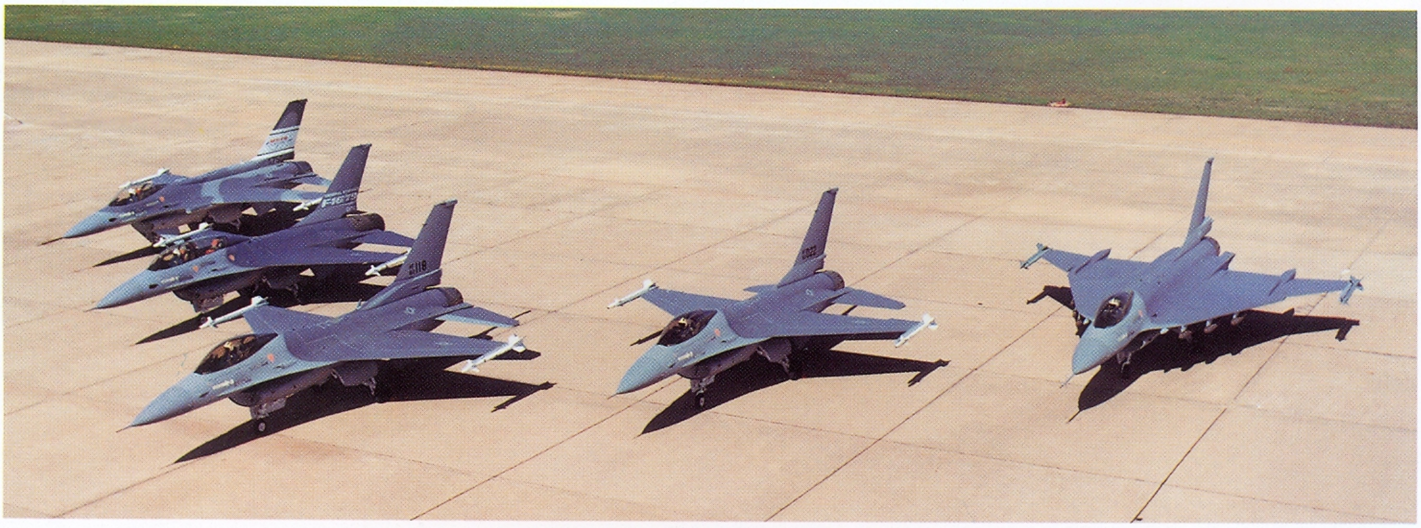
Die Geschichte eines erfolgreichen Jagdflugzeuges

12



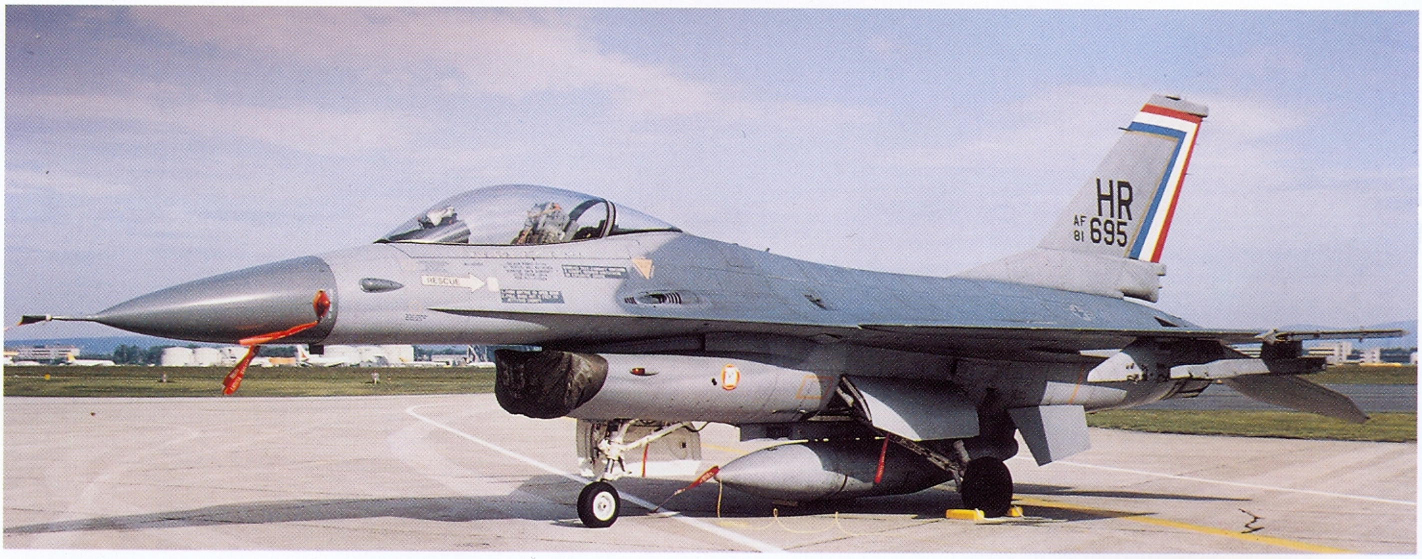
Prototyp der F-16 (s/n 72-01568) bei einer Vorführung in Brustum/ Belgien im Juni 1977.

Prototype of the F-16 during the demonstration tour at Brustum/ Belgium in June 1977.



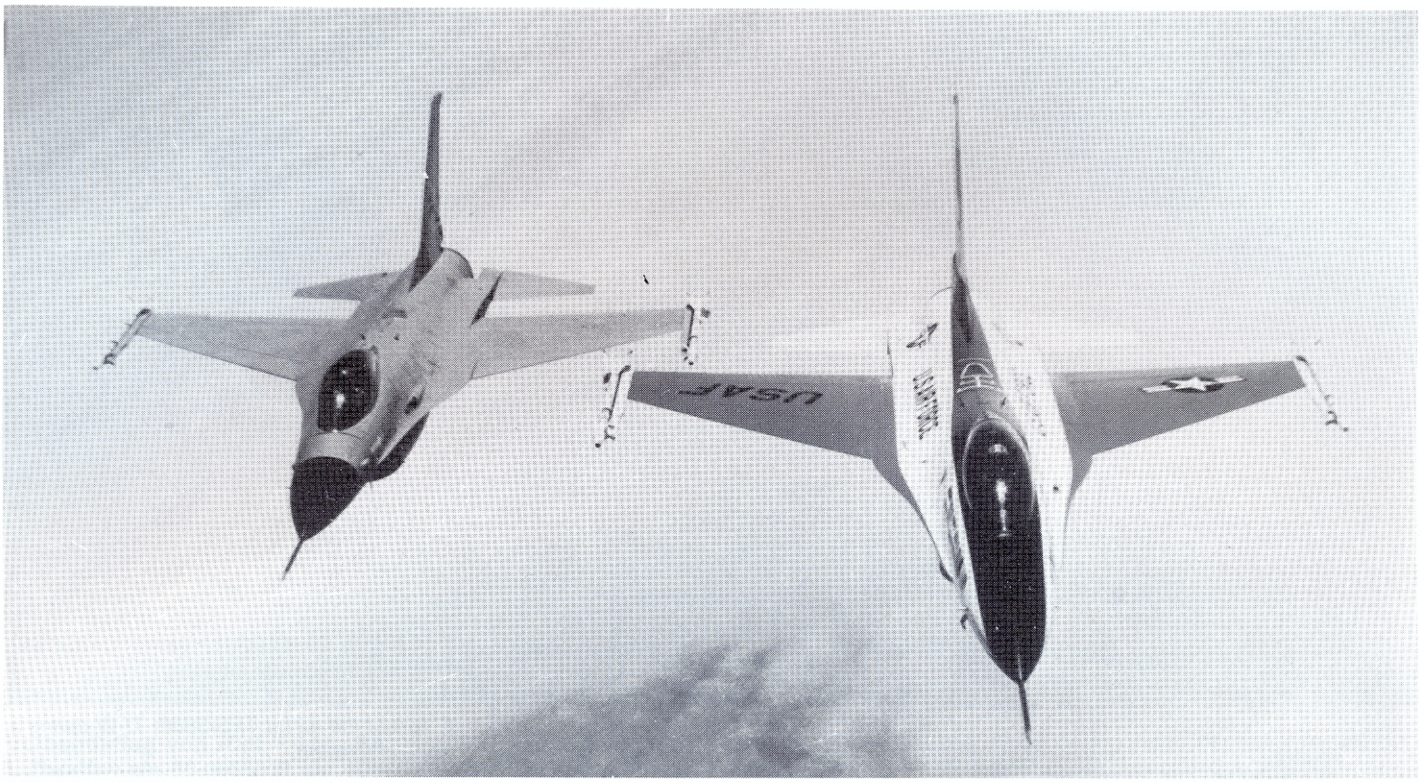
Die F-16 Familie. Von links nach rechts: AFTI/F-16, F-16/79, F-16C, F-16A und F-16XL.

The F-16 family. From left to right: AFTI/F-16, F-16/79, F-16C, F-16A and F-16XL.



F-16A (s/n 81-0695/HR) der 313.TFS/50.TFW. Die Maschine führt am Leitwerk die Farben aller drei Staffeln des 50.TFW.

F-16A of the 313th TFS/50th TFW. The aircraft shows the colours of all three squadrons of the wing on the tail.



Die beiden Prototypen, die YF-16 s/n 72-01567 (rechts) und s/n 72-01568 (links).

The prototypes, the YF-16s, s/n 72-01567 (right) and s/n 72-01568 (left).

General Dynamics F-16 "Fighting Falcon"

von *Gerhard Lang*

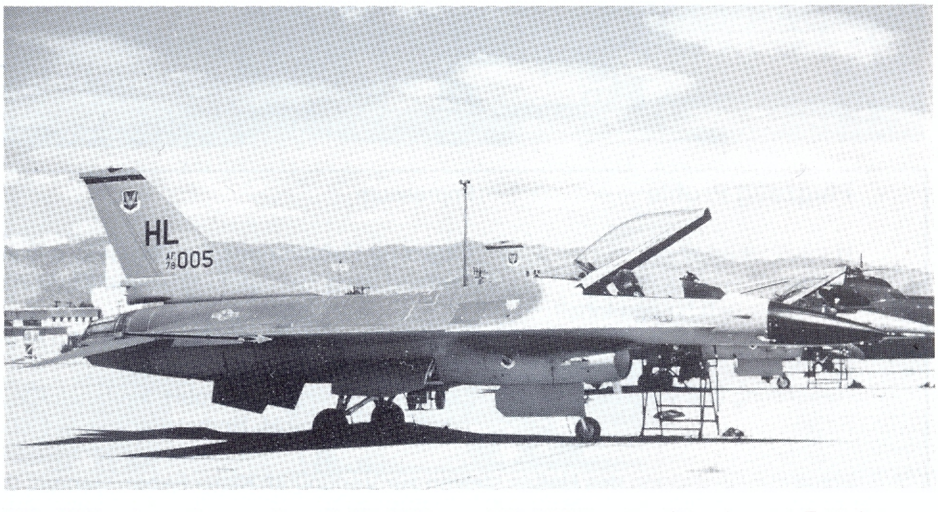
1971 begann die Entwicklung eines Leichtbaujägers unter der Modellbezeichnung 401 bei General Dynamics unter der Leitung von Lyman C. Joseph in Fort Worth. In 1200 Stunden wurden im Windkanal über 50 verschiedene Ausführungen getestet. Die USAF bestellte 1972 zwei Prototypen des nun mit YF-16 bezeichneten Flugzeuges. Mit der YF-16 stand General Dynamics in Konkurrenz zur YF-17 von Northrop. Am 15. Januar 1975 wurde die F-16 offiziell als Sieger der ACF- (Air Combat Fighter) Ausschreibung bekanntgegeben. Für das Testprogramm wurden acht F-16, sechs F-16A und zwei F-16B bestellt. Im gleichen Jahr wählten auch Belgien, Dänemark, die Niederlande und Norwegen die F-16 als Nachfolger für die F-100 und F-104. Die Auslieferung an die USAF begann am 17. August 1978.

Als erstes Geschwader erhielt das 388.TFW in Hill AFB am 6. Januar 1979 die F-16 und löste hier die F-4D ab. Zum 388.TFW gehören vier Staffeln, die 16. und die 34.TFTS, denen die Pilotenausbildung obliegt, sowie die 4.TFS, die sich nach der Umrüstung im Oktober 1980, gefolgt von der 421.TFS im Januar 1981 wieder "Combat ready" meldeten.
In Europa übernahm als erste Luftwaffe die Force Aérienne Belge im Januar 1979 die F-16. Im Mai folgte die Koninklijke Luchtmacht in den Niederlanden.

Als zweites Geschwader der USAF erhielt das 56.TFW in McDill AFB die F-16. Zuerst rüstete die 61.TFS im Oktober 1979 um. Anfang Januar 1980 wurde die Staffel in 61.TFTS umbenannt. Im November wurde die Umrüstung bei der 61.TFTS und der 62.TFS beendet. Jede Staffel verfügte über 25 Flugzeuge. Am 1. Oktober 1981 änderte die 56.TFW ihre Bezeichnung in 56.TTW. Gleichzeitig wurden auch die 62. und 63. TFS, welche in der Zwischenzeit ebenfalls auf die F-16 umgerüstet hatten, umbenannt. Die letzte, zum 56.TTW gehörende Staffel, die 13.TFTS wurde zum 1. Juli 1982 außer Dienst gestellt und durch die 72.TFTS ersetzt, die ebenfalls die F-16 erhielt. Die letzte Maschine wurde im Oktober 1982 übernommen.

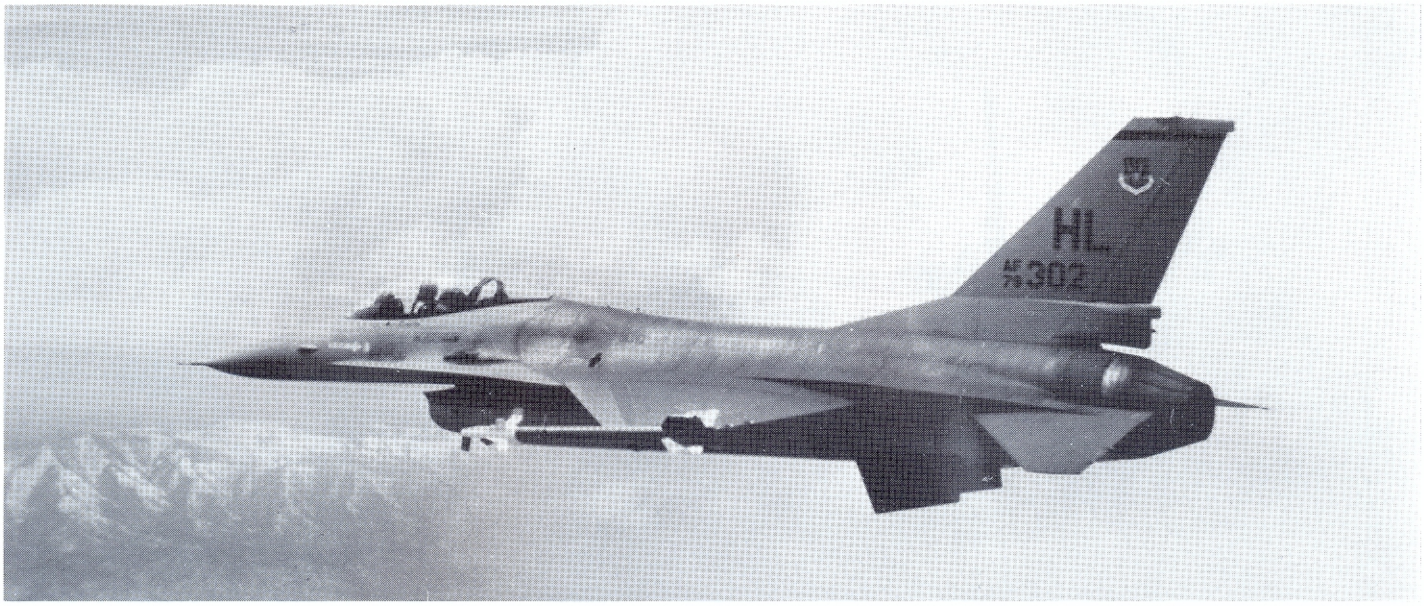
Die Kongelige Danske Flyvevabnet, die Kongelige Norske Luftforsvaret und die Heyl ha' Avir erhielten ihre ersten FLugzeuge im Januar 1980. Die Flugzeuge für Israel blieben vorerst noch in den USA zur Schulung der Piloten und des Wartungspersonals. Im Juli wurden die F-16 von Pease AFB in einem elf Stunden dauernden und über 9656 km führenden Flug nach Israel überführt.

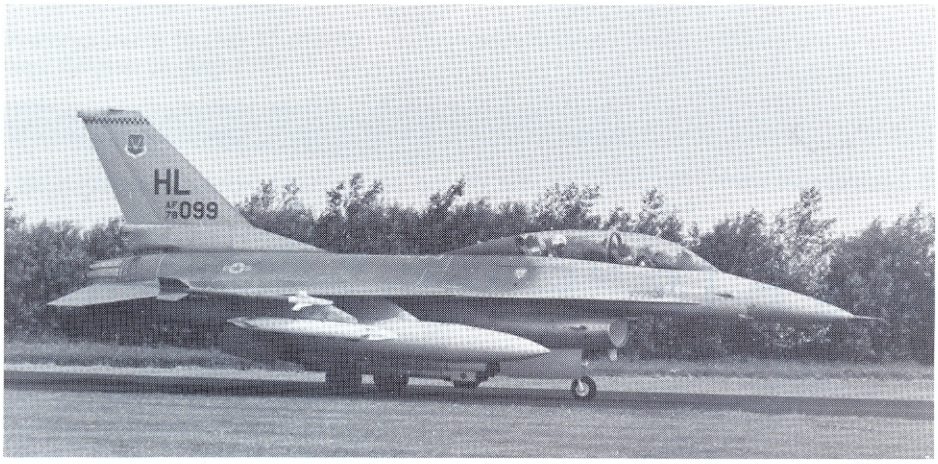
Das 57.FWW in Nellis AFB erhielt ebenfalls im Verlauf des Jahres 1980 einige F-16. Als nächster Verband kam das 474.TFW an die



Hill AFB, einer der großen F-16 Stützpunkte. Hier die fünfte Serienmaschine (s/n 78-0005/HL) bei der 388.TFW.

Hill AFB is one of the largest F-16 bases. Depicted here is the fifth production aircraft in service with the 388th TFW.



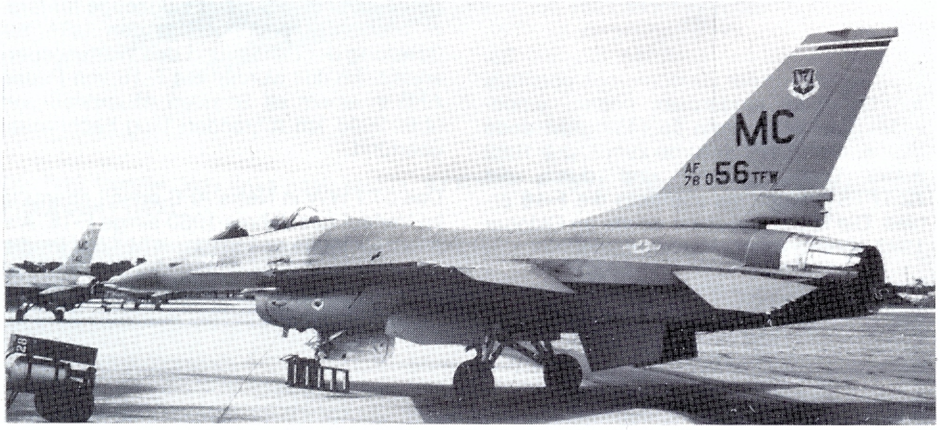


F-16A (s/n 79-0302/HL) der 421.TFS/388. TFW auf einem Übungsflug.

F-16A of the 421st TFS/388th TFW during a training mission.

F-16B (s/n 79-0099/HL) der 388.TFW.

F-16B of the 388th TFW



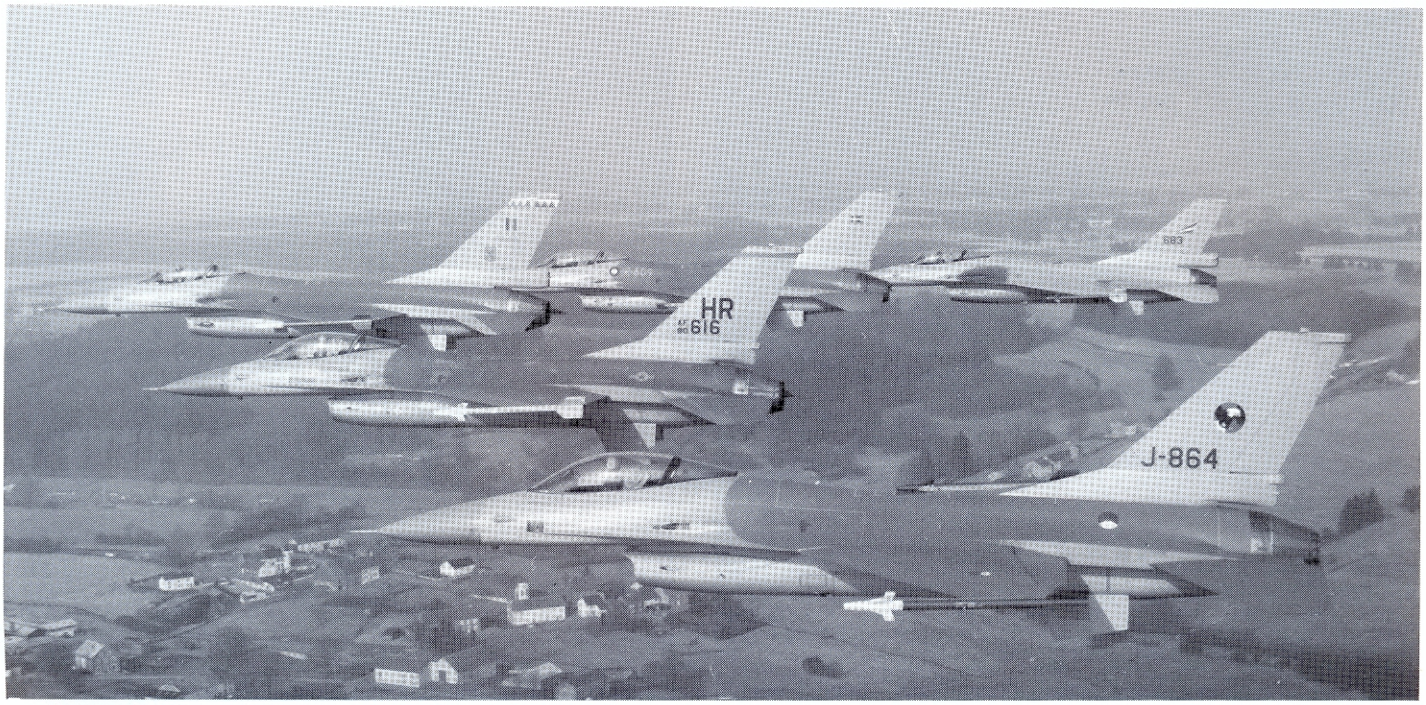
F-16A (s/n 78-0056/MC) des 56.TFW auf McDill AFB.

F-16A of the 56th TFW at McDill AFB

Flugzeug Profile Impressum

Herausgeber: **Flugzeug Publikations GmbH, Herbststraße 3, D-89253 Illertissen**
Redaktion: Gerhard Lang, Schwarzwaldstraße 31, D-70794 Filderstadt 4
Verantwortlich für den Inhalt und Gestaltung: Gerhard Lang, Schwarzwaldstraße 31, D-70794 Filderstadt 4
Grafiken: Dipl. Ing. Z. Butrycz, St. Smékal
Herstellung und Vertrieb: Flugzeug Publikations GmbH, Herbststraße 3, D-89253 Illertissen
Satz: Tussa-Druck GmbH, Herbststraße 3, D-89253 Illertissen

Fotos zur Gestaltung des Heftes stellten zur Verfügung: Klaus Faber, General Dynamics, Gerhard Hartmann, Horst Jockers, Karel Juckers, Thomas Kegel, Koninklijke Luchtmacht, Gerhard Lang, Archiv Gerhard Lang, Heribert Mennen, Willy Metze, Werner Münzenmaier, Cornelis de Munck, NASA, Michael Riedesser, Bernd Thelen, Frank Vetter, Siegfried Wache, Claus Wiest und Timm Ziegenthaler.



Verbandsflug von fünf F-16A. FA-93 der 10.Wing (belgische Luftwaffe), s/n 80-0616/HR der 10th TFS/ 50th TFW (USAFE), E-609 der dänischen Luftwaffe, J-864 der 311. Squadron (niederländische Luftwaffe) und 683 der 331. Squadron (norwegische Luftwaffe).

Formation flight of five F-16As. FA-93 of the 10th Wing (Belgian AF), s/n 80-0616/HR of the 10th TFS/50th TFW (USAFE), E-609 of the Royal Danish AF, J-864 of the 311th Squadron (Royal Netherland AF) and 683 of the 331st Squadron (Royal Norwegian AF).

Reihe. Die 428.TFS, welche zum 474.TFW gehörte, übernahm die F-16 am 14. November 1980. Die Umrüstung wurde im März 1981 beendet, so daß die weiteren Flugzeuge der 429.TFS zugeteilt werden konnten. Von Mitte 1981 bis November 1981 rüstete die 430.TFS um.

Am 21. Juli 1980 erhielt die F-16 offiziell den Namen "Fighting Falcon".

Als erster der außerhalb der USA stationierten Verbände der USAF, erhielt das 8.TFW auf Kunsan AB in Süd-Korea die F-16. Diese Flugzeuge trafen ab dem 26. Juni 1981 in Kunsan ein. Die zwei Staffeln, die 35.TFS und die 80.TFS rüsteten im Verlauf der folgenden zwölf Monate um und erreichten Mitte 1982 mit 55 Flugzeugen ihre volle Stärke. Die meisten dieser Flugzeuge, die den Serien-Blocks der Jahre 1979/1980 angehörten, wurden durch neue Maschinen des Jahres 1981 ersetzt. Die alten F-16 übernahm das 363.TFW auf Shaw AFB. Die zum Geschwader gehörende 19.TFS wurde am 1. April 1982 und die 17.TFS am 1. Juli 1982 in Dienst gestellt.

Zuvor jedoch wurde das erste Geschwader der USAFE in Deutschland, das 50.TFW in Hahn AFB umgerüstet. Die ersten fünf F-16A/B landeten im September 1981 in Hahn. Sie dienten zur Ausbildung und kehrten im Januar und Februar 1982 wieder in die USA zurück. Kurz darauf erhielt die 313.TFS ihre eigenen F-16. Die 10.TFS begann mit der Umrüstung im April 1982 und die 496.TFS im Juli 1982. Die Flugzeuge wurden ab 1986 durch die F-16C/D ersetzt.

Im Zuge der Rückverlegung der amerikanischen Einheiten in Europa nach den USA wurde die 50.TFW aus Hahn AB am 6. August 1991 aufgelöst. Die F-16 wurden auf verschiedene ANG-Einheiten verteilt.

Als zweite Einheit der USAFE gab das 401.TFW in Torrejon seine F-4D ab und erhielt die F-16.

Auch das Kunstflugteam der USAF, die "Thunderbirds", tauschten im November 1982 ihre Northrop T-38 Talon gegen die "Fighting Falcon" ein.

Ab 1982 wurde das 388.TFW ein Einsatzgeschwader. Die Ausbildungsrolle ging auf das 56.TTW über. In diesem Zusammenhang tauschte das 388.TFW seine F-16 gegen neuere Modelle um. Die abgegebenen Flugzeuge gingen Anfang 1983 an das 58.TFW in Luke AFB und im Juli 1983 an die 157.TFS der South Carolina ANG in McEntire ANGB. Ebenfalls im Juli 1983 wurde die 1000. F-16 (s/n 82-0926) ausgeliefert. Das Flugzeug ging an das 388.TFW. Als erste AFRES-Staffel rüstete die 466.TFS in Hill AFB auf die F-16 um. Das 86.TFW in Ramstein erhielt seine ersten F-16C/D am 20. September 1985.

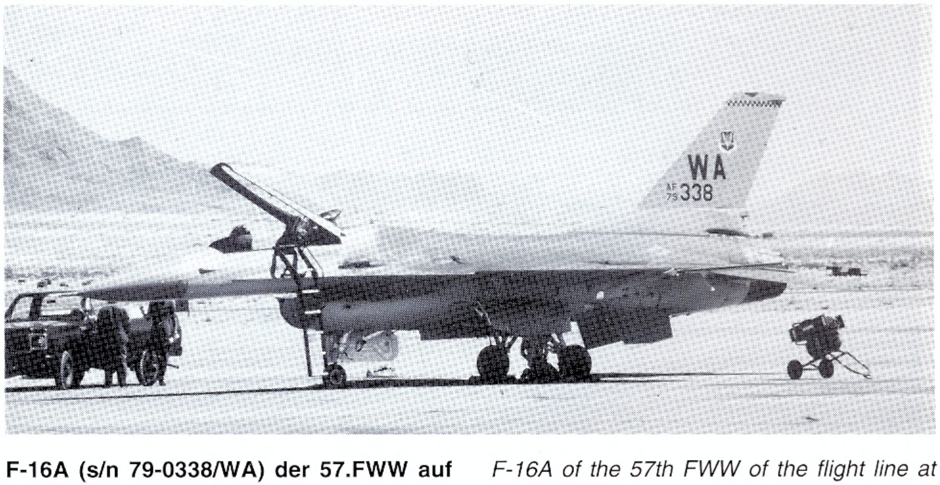
Anfang 1986 hatten alle im Einsatz befindlichen F-16 bereits über eine Million Flugstunden absolviert, ca. 66 % davon durch die Flugzeuge der USAF. Die Einsatzbereitschaft lag dabei bei 91,3 %.

1986 erhielt General Dynamics den Auftrag, 270 F-16A für den Einsatz bei der Air National Guard zu modifizieren, wo diese Flugzeuge dann die F-4 und F-106 ablösten.

1988 erreichte General Dynamics eine Fertigungsrate von jährlich 180 Flugzeugen. Diese konnte jedoch 1989 auf 216 Flugzeuge gesteigert werden.

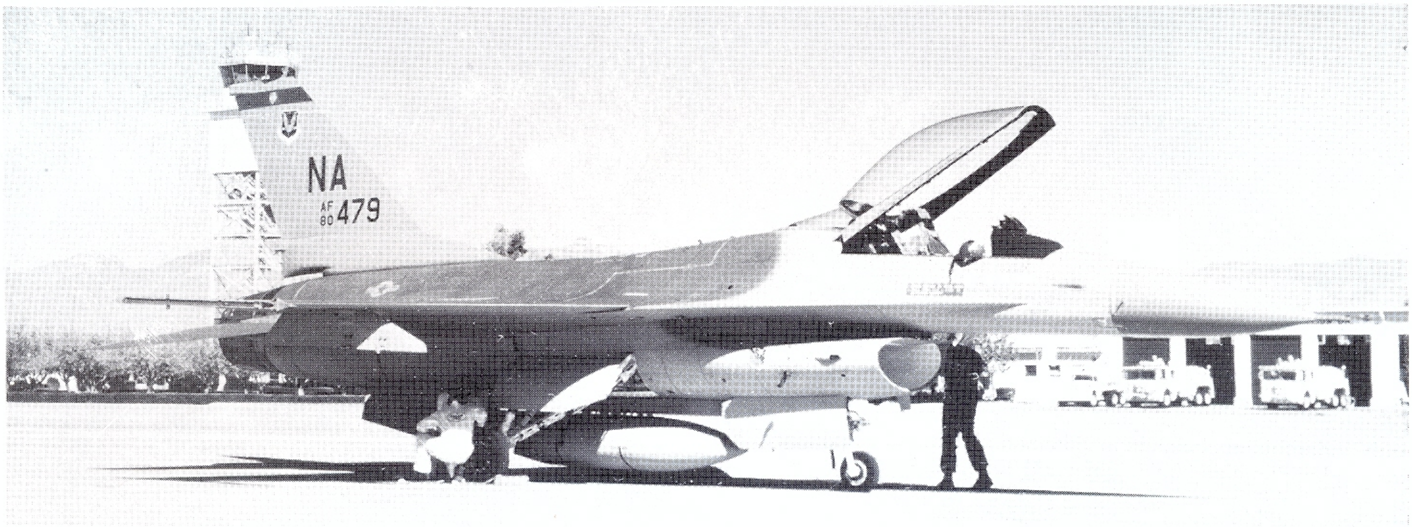
Um den Einsatz der F-16A/B bis etwa zum Jahre 2010 gewährleisten zu können, müssen 533 Flugzeuge modernisiert werden. Am meisten betroffen davon sind Dänemark, Holland und Norwegen. Die im Rahmen des MLU-Programms (Mid-Life Update) zu entwickelnden Umrüstsätze sollen ab 1996 zum Einbau kommen.

Das Kernstück der Modernisierungsmaßnahmen ist ein umfangreiches Avionik-Paket. Es beinhaltet ein APG-GGV-Radar von Westinghouse, neue Bildschirme und ein Weitwinkel Headup-Display. Zur genauen Positionsbestimmung kommt außerdem noch ein Global Positioning System



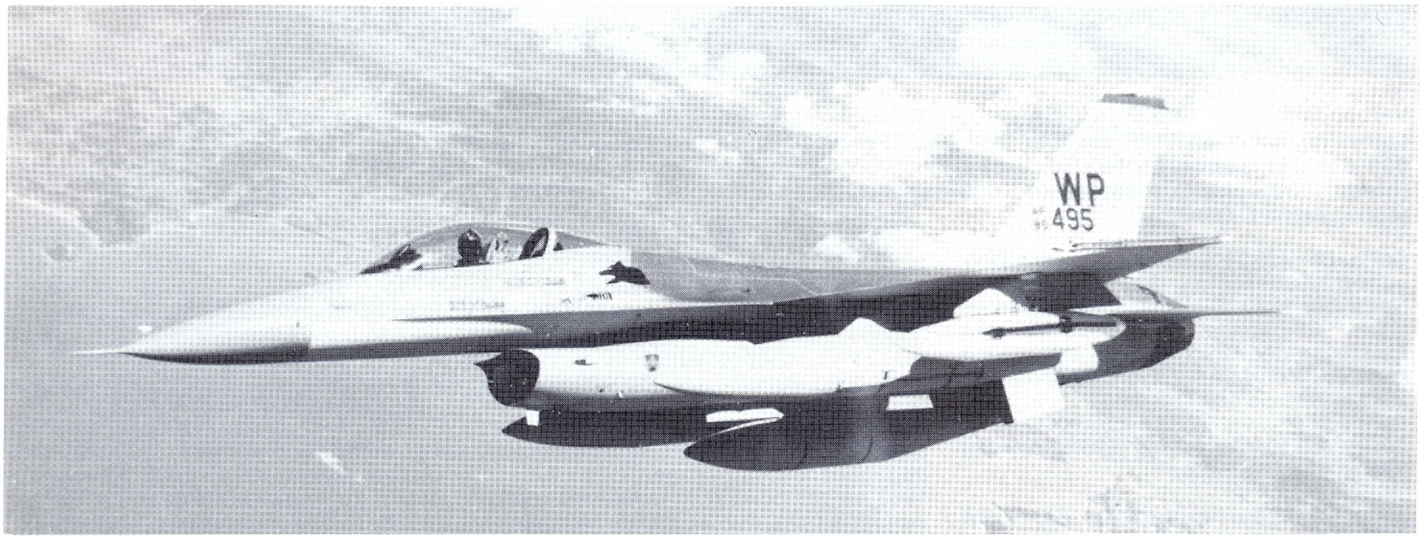
F-16A (s/n 79-0338/WA) der 57.FWW auf der Flight-line von Nellis AFB.

F-16A of the 57th FWW of the flight line at Nellis AFB.



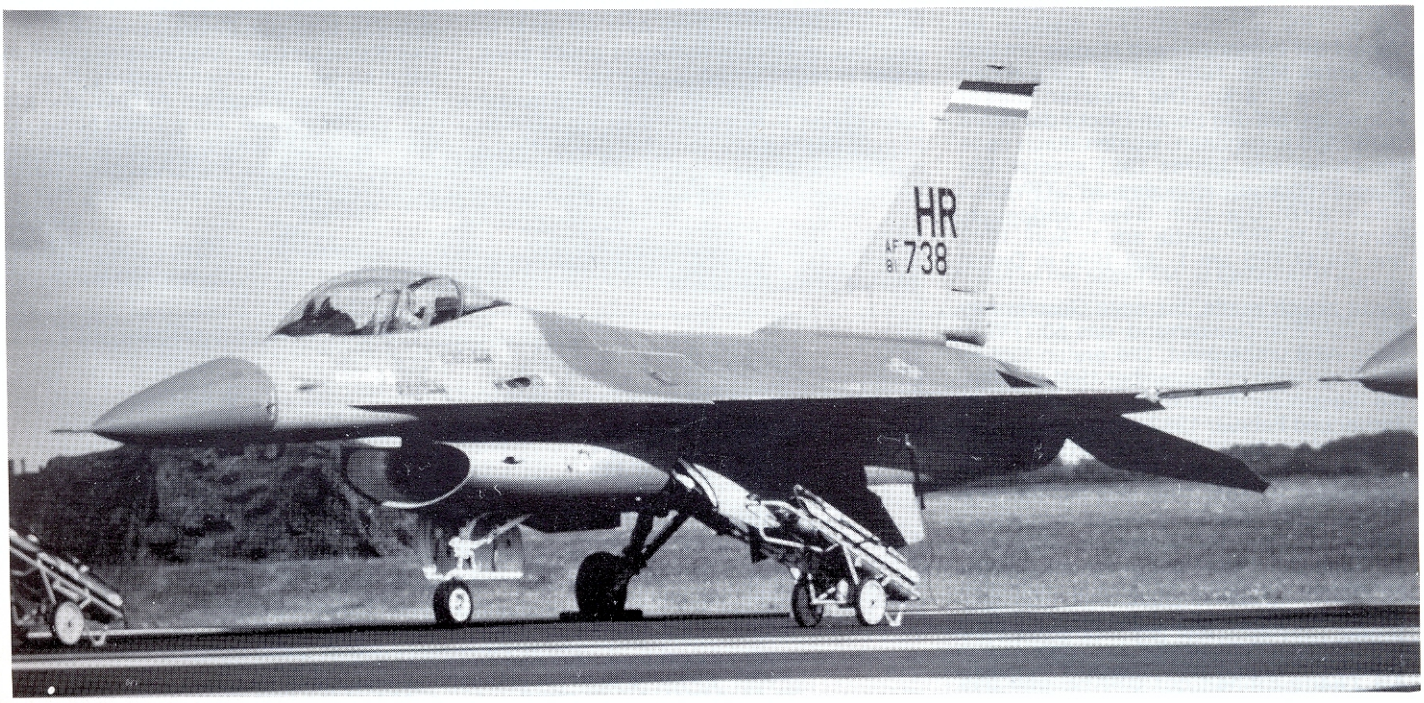
Nachfluginspektion an der F-16A (s/n 80-0479/NA) der 430.TFS/474.TFW.

Inspection of a F-16A of the 430th TFS/474th TFW.



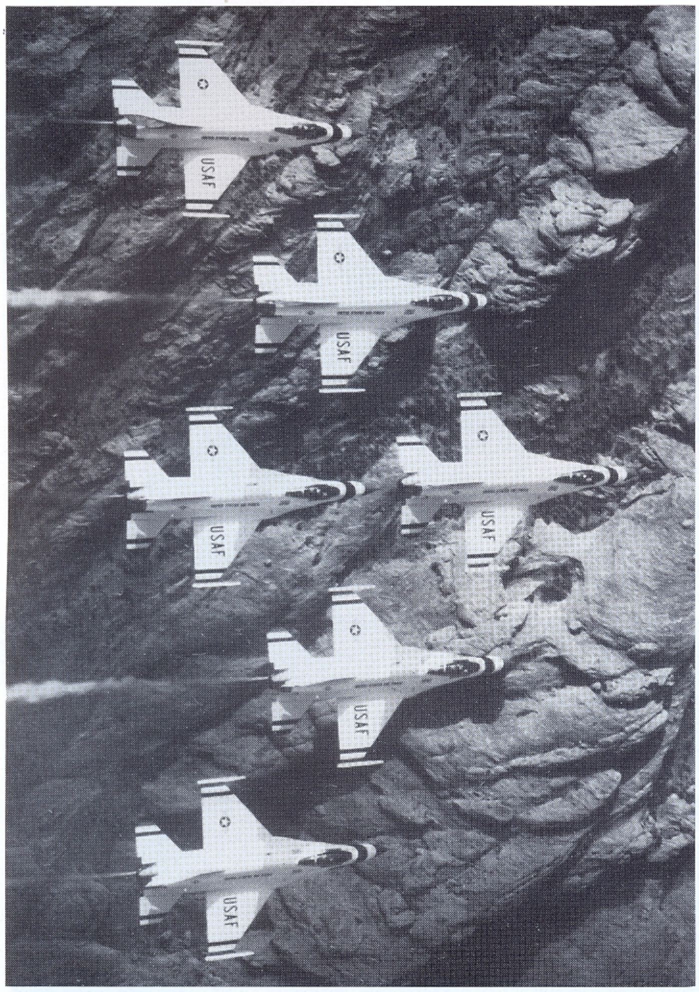
F-16A (s/n 80-0495/WP) der auf Kunsan AB in Süd-Korea stationierten 35.TFS/8.TFW.

F-16A of 35th TFS/8th TFW, home-based at Kunsan AB in South-Korea.



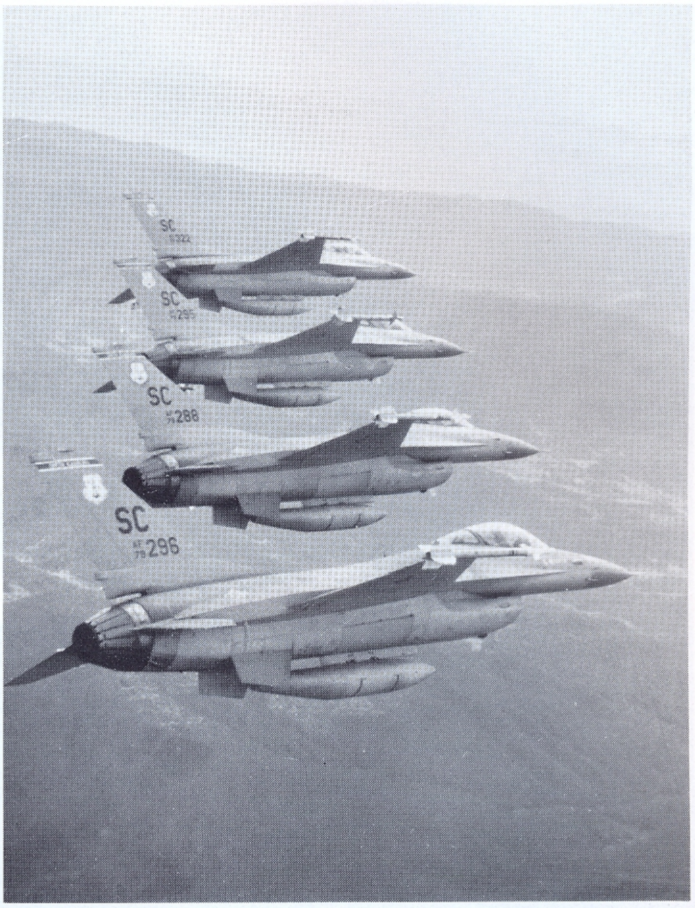
F-16A (s/n 81-0738/HR) der 50.TFW zu Besuch in Jagel (1985).

F-16A of the 50th TFW at Jagel (1985).



Die Thunderbirds in "Delta"-Formation.

The Thunderbirds, showing the "Delta"-formation.

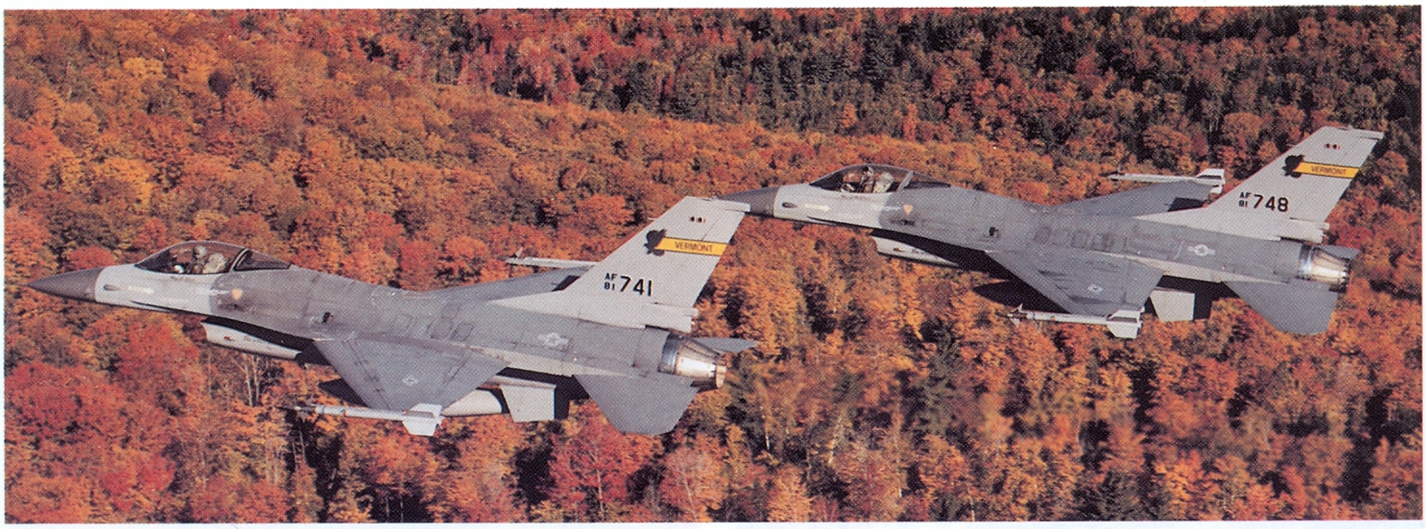


Als einer der ersten ANG-Verbände erhielt die 157.TFS/169.TFG der South Carolina ANG die F-16A.

One of the first ANG-units to receive the F-16A was the 157th TFS/169th TFG of the South Carolina ANG.

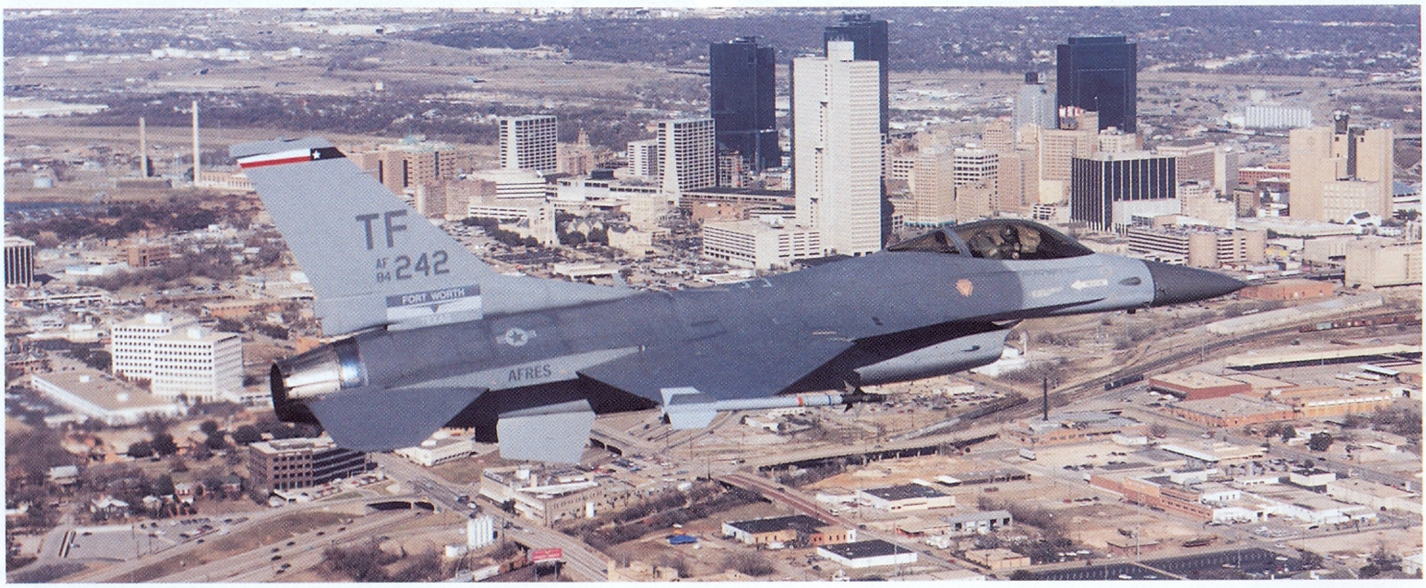
F-16A (s/n 82-0908/TJ) der 614.TFS/401.TFW aus Torrejon in Spanien während des Flugtages in Ramstein 1985. Beachte den Schriftzug "El Campeo'n" am Bug.

F-16A of the 614th TFS/401st TFW from Torrejon AB in Spain during the airshow at Ramstein in 1985. Note the name "El Campeo'n" on the nose.



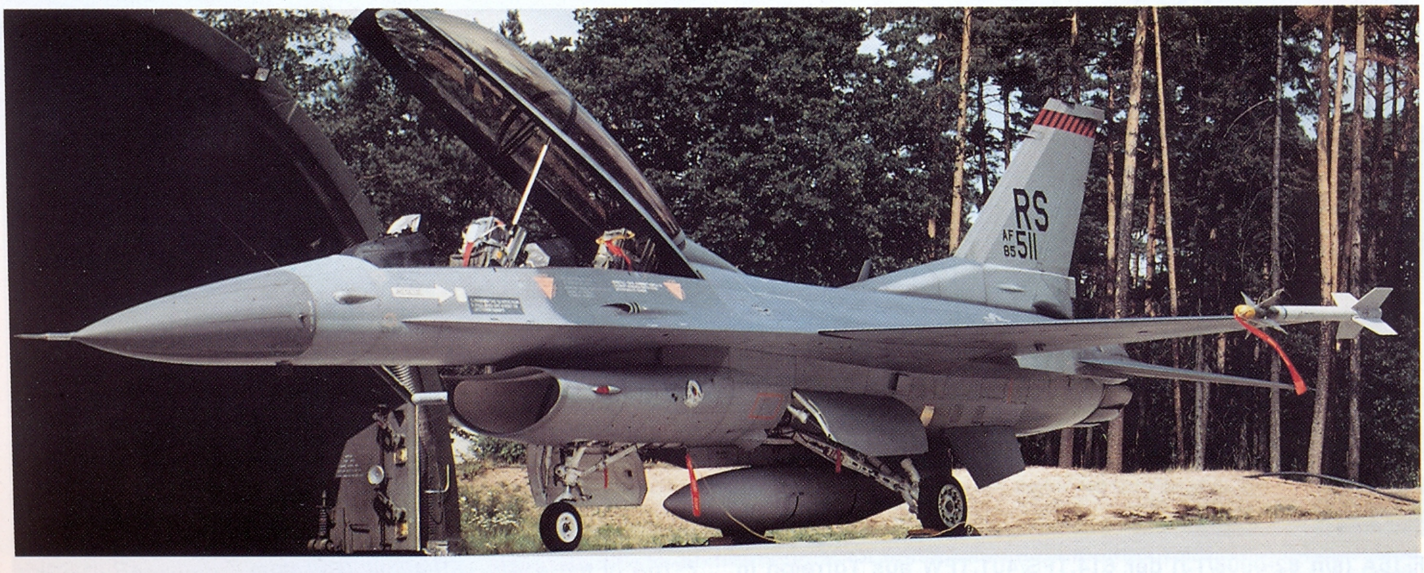
Zwei F-16A (s/n 81-0741/-0748) der 158.FIG der Vermont ANG auf einem Übungsflug.

Two F-16As of the 158th FIG of the Vermont ANG during a training mission.



F-16C (s/n 84-1242/TF) der 301.TFW. Mit dem Wechsel von F-4E auf F-16 wechselte auch die Leitwerksmarkierung von "TH" auf "TF". Der neue Code hat zwei Bedeutungen, zum einen "Texas Falcons" und zum anderen steht er für den früheren Namen der Carswell AFB, Tarrant Field.

F-16C of the 301st TFW. In the conversation from the F-4E to the F-16, the tail code changed from "TH" to "TF". The new tail code carries a dual meaning: "Texas Falcons" and the original name for Carswell AFB – Tarrant Field.



Diese F-16D (s/n 85-1511/RS) der 526.FS/86. Wing ist das persönliche Flugzeug von General R.T. Swope.

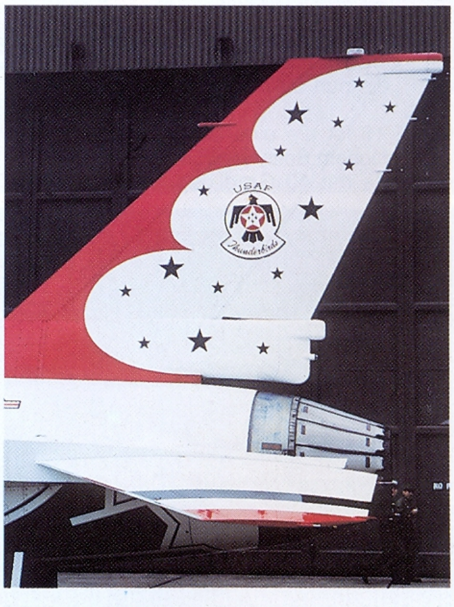
This F-16D of the 526th FS/86th Wing is the personal aircraft of General R.T. Swope.

Die Thunderbirds vor der Freiheitsstatue.

The Thunderbirds in front of the Statue of Liberty.

Line-up des USAF Thunderbirds Flight Demonstration Team.

Line up of the USAF Thunderbirds Flight Demonstration Team.



Die Thunderbirds in "Diamond"-Formation beim Flugtag in Payerne 1991.

The Thunderbirds showing the "Diamond"-formation during the Payerne Air Show 1991.

(GPS) zum Einbau.

068
424582
276
067

Zwei Flugzeuggenerationen im Verbandsflug. F-16A (s/n 78-0067 und 78-0068) mit P-61D Mustang (s/n 44-74582).

Two generations of aircraft in formation. Two F-16As together with a P-51D Mustang.

1991 stand die Stillegung eines Großteils der F-16-Flotte der USAF wegen massiver Rißbildung an. Betroffen davon waren sämtliche 694 Flugzeuge der beiden Baulose Block 10 und 15.

Bereits einige Monate zuvor waren bei acht F-16N der US Navy Ermüdungsrisse in der Zellenstruktur festgestellt worden. Die Maschinen erhielten Startverbot und wurden in NAS Miramar, Kalifornien, wieder instandgesetzt.

Die Risse traten überwiegend in Teilen der Flügelstruktur, aber auch in der Triebwerksaufhängung und in den Lagern der Flügelklappen auf. Für die Rißbildung wird hauptsächlich das gestiegene Gewicht des Flugzeuges während seiner Einsatzdauer verantwortlich gemacht. Die gleiche Struktur, die bei der Einführung der Block-15-Serie für eine Masse von 10,19 t ausgelegt war, muß heute 12,19 t aushalten. Diese Gewichtszunahme geht im wesentlichen auf Avionik- und Triebwerks-, aber auch auf Strukturänderungen zurück.

Die USAF sieht eine Reparatur der Block-10 und -15 Flugzeuge als unwirtschaftlich an. Sie vertritt die Ansicht, daß die komplette Außerdienststellung dieser älteren Maschinen kostengünstiger ist. Anders sieht es bei den neueren F-16 der Block-25- und -30-Serie aus. Hier wird die Instandsetzung der 667 Flugzeuge mit ca. 200 Millionen Dollar veranschlagt. Noch geringer sind die Kosten für die 462 Flugzeuge aus dem Block 40. Hier wird der finanzielle Aufwand mit etwa 80 Millionen Dollar angegeben.

Im Verlauf der folgenden Jahre rüsteten immer mehr Einheiten der Air National Guard und der Air Force Reserve auf die F-16 um. So gab die 127th TFW auf Selfridge ANGB im Michigan ihre Vought A-7 Corsair II ab und erhielt die F-16A. Die 192nd TFG der Virginia ANG erhielt im Oktober 1991 ihre ersten F-16. Ebenso tauschte die 924th TFG der AFRES aus Austin/Texas ihre F-4E Phantom II gegen die F-16 ein.

Auch bei der NASA löst die F-16 ältere Flugzeugmuster ab. Das NASA Langley Research Center erhielt am 1. August 1991 für die Convair F-106B Delta Dart eine F-16A der 3246th Test Wing aus Eglin AFB in Florida. Es handelte sich hier um die s/n 82-0976, die nun die zivile Zulassung N516NA führt.

Die F-16 ist ein einstrahliger Mitteldecker mit einfachem Seitenleitwerk. Der an der Vorderkante mit 40 Grad gepfeilte Tragflügel hat weit nach vorne gezogene Flügelwurzeln und eine gerade Hinterkante. Der Flügel weist das NACA 64A-204 Profil auf. An der Unterseite des Rumpfhecks befinden sich zwei nach unten geneigte Flächen. Die austauschbaren Pendelhöhenruder haben eine negative V-Stellung. Weiterhin am Rumpfende befinden sich beiderseits Bremsklappen, die sich nach unten und oben um 60 Grad öffnen, sowie ein ausfahrbarer Fanghaken. Der Lufteinlauf hat keine variable Geometrie. Die Zelle ist für eine Belastung von 9 g ausgelegt.

Die F-16 ist serienmäßig mit einem Zero-Zero Schleudersitz des Typs McDonnell Douglas ACES II (Advanced Conception Ejection Seat) ausgestattet. Er ist um 30 Grad nach hinten geneigt und läßt so den Piloten die hohen Beschleunigungskräfte im engen Kurvenflug und beim Luftkampf besser ertragen. Die blasenförmige Cockpithaube bietet optimale Sichtbedingungen. Zur Unterstützung des Piloten ist die F-16 mit einem Head-up-Display ausgerüstet. Ferner hat die F-16 ein Westinghouse AN/APG-66 Bordradar mit einer Reichweite von 150 km. Das Feuerleitradar wird ebenfalls von Westinghouse hergestellt und ist vom Typ 296-1B. Es ist für Luft-Boden und Luft-Luft Einsätze ausgelegt. Zur Navigationsanlage gehört ein Trägheitsnavigationssystem und ein TACAN AN/APG-118 von Collins. Die Funkausrüstung besteht aus UHF und VHF Sender und Empfänger.

Als weitere Neuerung hat die F-16 keinen herkömmlichen Steuerknüppel in der Mitte des Cockpits, sondern einen kleinen Steuerknüppel auf der rechten Cockpitseite. Die Steuerbefehle werden durch das elektronische "Fly-by-Wire-System", welches die mechanisch-hydraulische Steuerung ersetzte, über Servomotoren auf die Ruder übertragen. Automatische Klappensysteme sorgen dafür, daß der Flügel unter allen Flugbedingungen die jeweils für den Auftrieb günstigste Form annimmt.

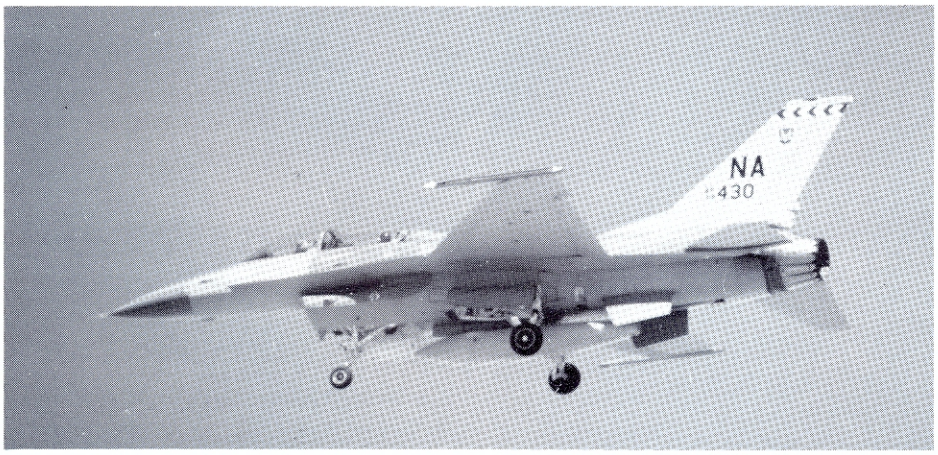
An drei Außenstationen können Zusatztanks mitgeführt werden, zwei 1400 l Tanks an den inneren Flügelstationen und ein 1136 l Centerline-Tank unter dem Rumpf. Die an die USAF ausgelieferten Flugzeuge sind für die Luftbetankung ausgerüstet. Die erste Luftbetankung einer F-16 durch eine KC-10 erfolgte im Februar 1981.

Bei dem hydraulisch einziehbaren Bugradfahrwerk mit einem Radstand von 4 m wird das Hauptfahrwerk von vorne eingezogen und hat eine Spurweite von 2,66 m. Die Räder haben eine Reifengröße von 25,5x8-14. Das Bugrad hat eine Reifengröße von 18x5,7-8 und wird nach hinten eingezogen. Hersteller des Fahrwerks ist die Firma Menasco.

Als Hauptwerkstoff wird mit einem Anteil von 83 % eine Aluminiumlegierung verwendet. Der Anteil von Stahl beträgt 5 %, Graphit-Epoxyd 2 % und Titan ebenfalls 2 %. Die restlichen 8 % verteilen sich auf andere Werkstoffe.

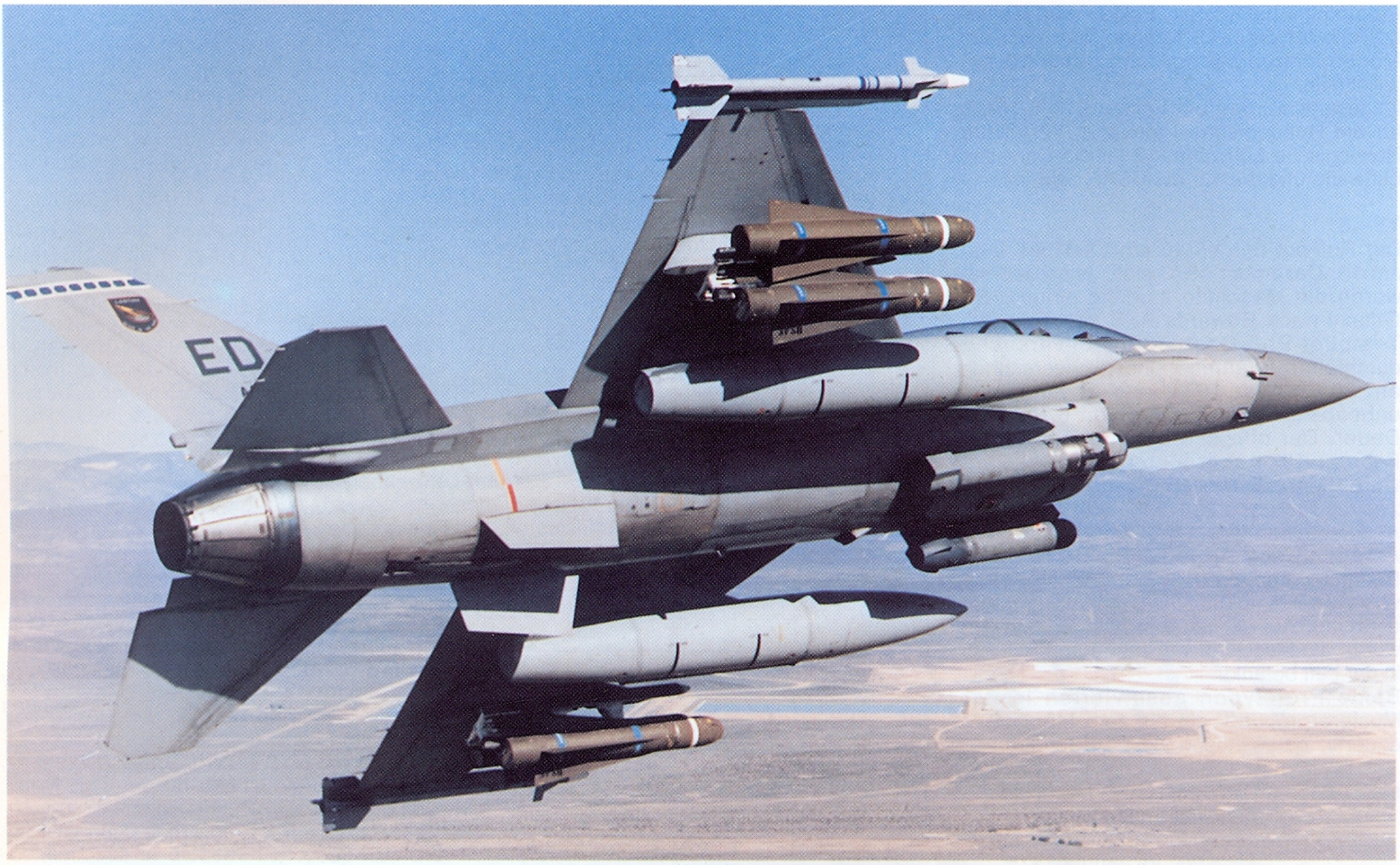
An der Fertigung der F-16 in Europa sind folgende Firmen beteiligt: Fokker (Rumpfmittelteil, Querruder, Vorflügel), Fairey (Rumpfhinterteil, Seitenleitwerk), SABCA (Flügel), Fabrique Nationale (Triebwerksteile, Montage), Per Udsen (Flügelpylons), Nordisk (1400 l Zusatztank) und DAF (Fahrwerk). Zur Montage wurden zwei Taktstraßen eingerichtet, eine in Amsterdam/Shipol bei Fokker und die zweite in Gosselies bei Fairey/SABCA.

Die letzte von 300 F-16, die bei Fokker gebaut wurde, übernahm die Holländische Luftwaffe am 27. Februar 1992. Die Schließung der Fertigungsstraße bedeutet allerdings nicht das Ende des F-16



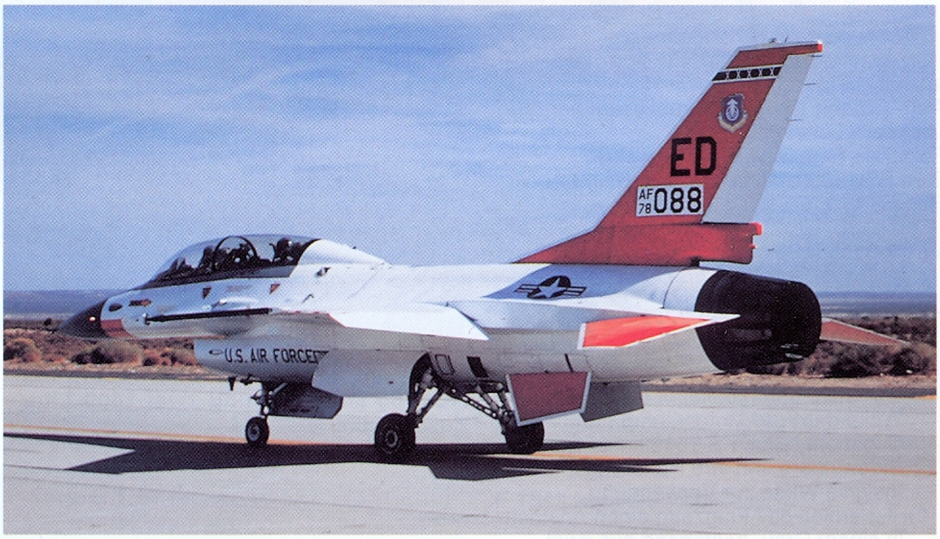
F-16B (s/n 79-0430/NA) der 430.TFS/474. TFW aus Nellis.

F-16B of the 430th TFS/474th TFW from Nellis.



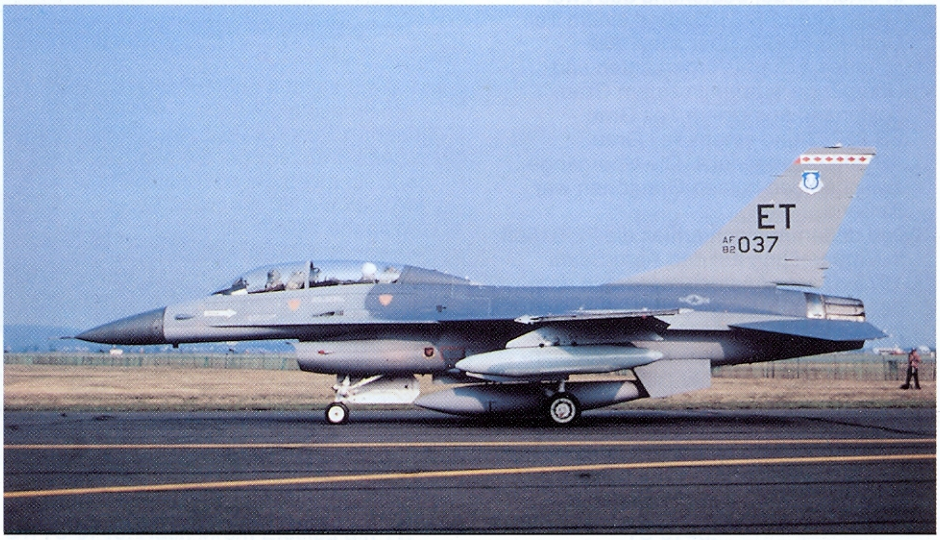
F-16B der 6512.TS/6510.TW mit LANTRIN-Navigationsbehälter, vier AGM-65 Maverick und zwei AIM-9 Sidewinder.

F-16B of the 6512th TS/6510th TW with LANTRIN navigation pod, four AGM-65 Maverick and two AIM-9 Sidewinder.



Die meisten der bei der 6512.TS/6510.TW auf Edwards AFB eingesetzten Flugzeuge tragen einen weiß/roten Anstrich so wie diese F-16B (s/n 78-0088/ED).

The most aircraft of the 6512th TS/6510th TW at Edwards AFB are painted in a white/red colour scheme like this F-16B.



F-16B (s/n 82-1032/ET) der 3247.Test Squadron/3246.Test Wing des Air Force Systems Command in Eglin.

F-16B from the 3247th TS/3246th TW from the Air Force Systems Command at Eglin AFB.

Programms bei Fokker. Fokker wird weiterhinTeile für die F-16 fertigen und auch am Modernisierungsprogramm der F-16 beteiligt sein.
Insgesamt wurden bei Fokker 213 F-16A/B für die Holländische Luftwaffe, 72 für die Norwegische Luftwaffe, 12 für die Dänische Luftwaffe und drei für die USAF gefertigt.

YF-16

Der Roll-out der YF-16 s/n 72-01567 fand am 13. Dezember 1973 statt. Anschließend wurde die Maschine an Bord einer C-5A Galaxy nach Edwards AFB gebracht, wo Testpilot Phil Oestricher Rollversuche durchführte. Während eines Rollversuches am 20. Januar 1974 kam es zu einem unbeabsichtigten Erstflug von 6 Minuten Dauer. Der offizielle Erstflug fand am 2. Februar 1974 statt. Bereits am 11. März wurde Mach 2 erreicht. Den Erstflug des zweiten Prototyps (s/n 72-01568) führte Neil Anderson am 9. Mai 1974 durch.
Anläßlich des Aero Salons 1975 in Le Bourget wurde die 01567 am 22. Mai 1975 von New Hampshire AFB nach Ramstein überführt. Auf der 5200 km langen Strecke wurde die Maschine vier mal durch KC-135 in der Luft betankt.
Beide Prototypen absolvierten in der Mustererprobung, die bis zum März 1977 dauerte, in 820 Flügen 975 Flugstunden.

s/n 72-01567: Diese Maschine führte einen blau-weiß-roten Anstrich mit dem Schriftzug "YF-16" im Leitwerk. Im Januar 1975 wurde dieser Schriftzug in "F-16" abgeändert.

Im Juni 1975 trug diese YF-16 anläßlich des Aero Salons die Teilnehmer Nummer "53" über dem Lufteinlauf.
Folgende Farben wurden verwendet: Acrylic Blue FS 15080, White FS 37875 und Acrylic Red FS 11105.

s/n 72-01568: Beim zweiten Prototyp kamen folgende drei Anstriche zur Ausführung:

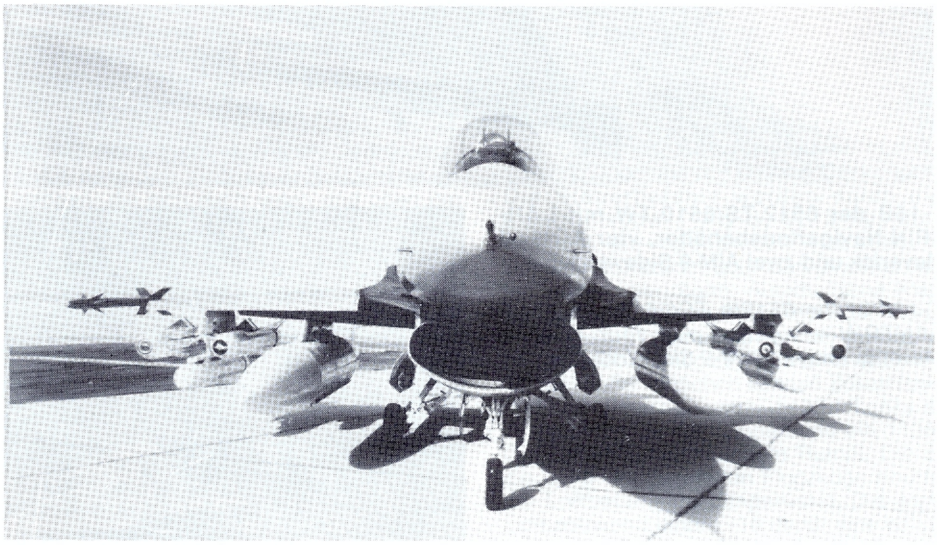
1)Beim Roll-out war die 01568 mit einem "Experimental Air Superiority Scheme" versehen. Dieser Anstrich bestand aus Off-White (auch bekannt als Wimbledon White der Ford Motor Comp.) und Air Superiority Blue FS 15450. Für die Sidewinders und ihre Halterungen kam Insignia White zur Verwendung.

2)Hier erhielt das Flugzeug einen Anstrich in einem Grau, bestehend aus zwei Teilen Grau FS 35237 und einem Teil Grau FS 36622, über alles. Alle scharfen Ecken (Vorderkanten und Übergänge wurden in einem Grau, bestehend aus einem Teil Grau FS 35237 und einem Teil Grau FS 36622, abgesetzt. Die Übergänge zwischen den beiden Grautönen war fließend.

3)Den dritten Anstrich erhielt die 72-01568 in Vorbereitung auf den Aero Salon 1975. Dieser Anstrich entsprach dem der 72-01567. Nach einem Erprobungsflug im Mai 1975 kam es infolge eines Fahrwerkschadens zu einer Bruchlandung. Dadurch konnte diese Maschine nicht am Aero Salon teilnehmen. Als Ersatz flog die 01567 nach Paris. Mitte Juni waren die Reparaturarbeiten beendet und die Maschine nahm das Erprobungsprogramm wieder auf.

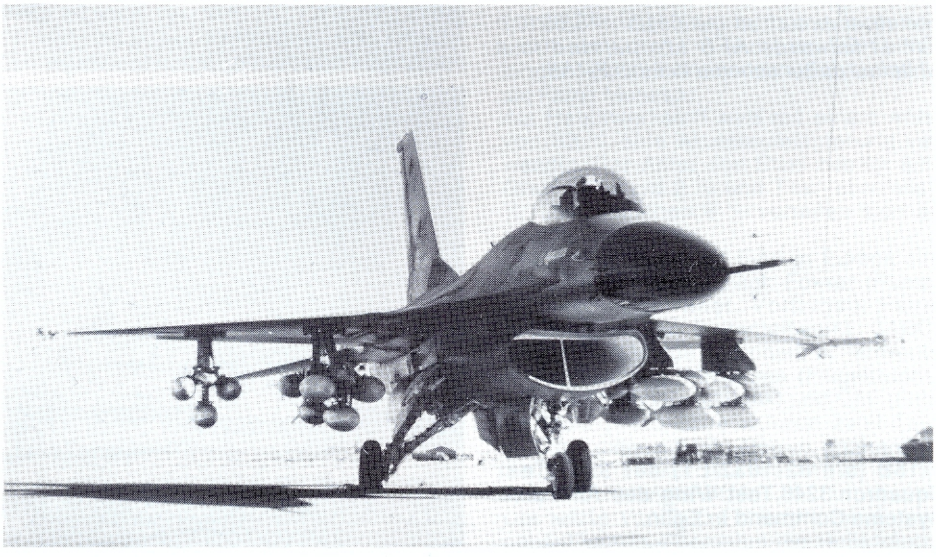
Technische Daten der YF-16

Triebwerk:	Ein Mantelstromtriebwerk Pratt & Whitney F-100-PW-100 von 10 650 kp Standschub mit Nachbrenner	
Leistungen:	Höchstgeschwindigkeit 1344 km/h oder Mach1,1 in 300 m Höhe	
	Höchstgeschwindigkeit 2333 km/h oder Mach 2,2 in 11 000 m Höhe	
	Einsatzradius ohne Zusatztanks	880 km
	Überführungsreichweite	4 020 km
	Gipfelhöhe	18 300 km
Gewichte:	Startgewicht	7 940 kg
	Startgewicht max.	12 250 kg
Ausrüstung:	Ein McDonnell Douglas Escapac IH-8 Schleudersitz Fly-by-wire Steuerung	
Bewaffnung:	Eine 20 mm Revolverkanone M-61A mit 500 Schuß und zwei Luft-Luft-Lenkwaffen Raytheon AIM-9E oder -9J Sidewinder für Luftüberlegenheitseinsatz oder bis zu 4000 kg externe Waffenlasten, verteilt auf sieben Aufhängepunkte.	
Abmessungen:	Spannweite	9,14 m
	Länge	14,17 m
	Höhe	4,95 m



F-16A mit zwei AIM-9 Sidewinder, vier AGM-65 Maverick und zwei 1400 Liter Zusatztanks.

F-16A equipped with two AIM-9 Sidewinder, four AGM-65 Maverick and two 1400 litre tanks.



F-16A mit zwei AIM-9 Sidewinder und 18 Mk.82 Bomben.

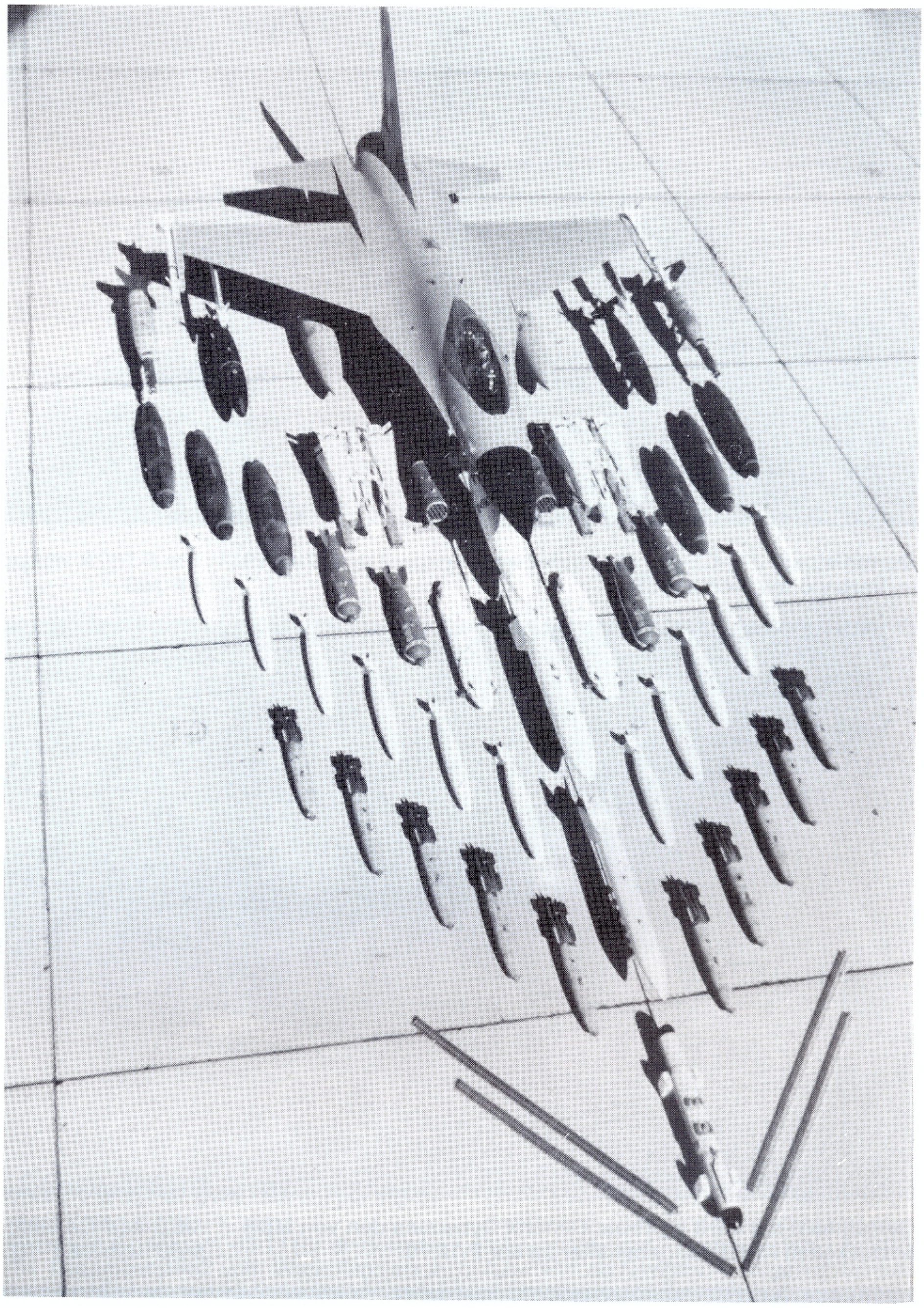
F-16A equipped with two AIM-9 Sidewinder and 18 Mk.82 Bombs.

F-16A

Die Produktion der F-16A begann mit den sechs Vorserienflugzeugen s/n 75-0745 bis 75-0750. Gegenüber der YF-16 wurde die Gesamtlänge des Flugzeuges um 33 cm vergrößert. Davon entfallen 25,5 cm auf den Rumpfbereich hinter dem Cockpit und 7,5 cm auf den Radom. Die Bordkanone M-61 wurde um 61 cm nach hinten versetzt und der Radstand um 28 cm vergrößert. Auch die Flügelfläche (+7,1 %), das Höhenleitwerk (+15,3 %) und das Seitenleitwerk (+15,8 %) wurden vergrößert.

An neun Außenstationen können Waffenlasten bis zu 6910 kg mitgeführt werden. Dazu gehören neben Sprengbomben und verschiedenen Raketen auch Luft-Boden-Lenkwaffen des Typs AGM-69 Maverick und ECM-Behälter der Typen AN/ALQ-119 und -131. Die 20 mm Kanone vom Typ Gatling-Gun M-61A-1 Vulcan ist im linken Übergangsbereich des Flügels zum Rumpf fest eingebaut. Der trommelförmige Munitionsbehälter mit 512 Schuß befindet sich im oberen Rumpfbereich.

Das endgültige für die F-16 vorgesehene Tarnschema wurde am 26. Juni 1978 offiziell bekanntgegeben. Erstmals zur Ausführung kam dieser Anstrich bei der ersten Serienmaschine (s/n 78-0001), die am 17. August 1978 an die USAF übergeben wurde. Der Anstrich besteht aus drei Grautönen. Der Farbton FS 36270 (Medium Grey) beginnt auf der Rumpfoberseite an der Begrenzungskante des Radom und geht bis kurz nach dem Cockpit. Weiterhin ist die Seitenflosse in diesem Ton gespritzt. Die restliche Oberfläche ist in FS 36118 (Dark Grey) gehalten. Die komplette Rumpf- und Tragflächenunterseite hat den Farbton FS 36375 (Light Grey). Der Radome ist seitenmatt-schwarz, der Triebwerkseinlauf innen FS 17875 (Gloss white) und an der Vorderkante mit einem dünnen grauen Rand abgesetzt. Die Markierung für die Nachtankeinrichtung ist in FS 36270 gehalten. Die Farben der Linien für die Begrenzung der Begehflächen wechselt ab. Ist der Untergrund in FS 36270, so wird die Farbe der Linie FS 36118. Bei einem Untergrund in FS 36118 wechselt die Farbe der Linie in FS 36270. Die Nationalkennzeichen haben einen Durchmesser von 254 mm. Die Sterne am Rumpf sind in FS 36270, der Kreis und die Balken in FS 36118. Auf den Tragflächen ist diese Farbgebung umgekehrt. Die Seriennummer ist in FS 36118.



F-16A mit einer Auswahl möglicher Kampfmittelzuladung.

F-16As weapons capability.

Zu den sechs Vorserien F-16A folgende Details:

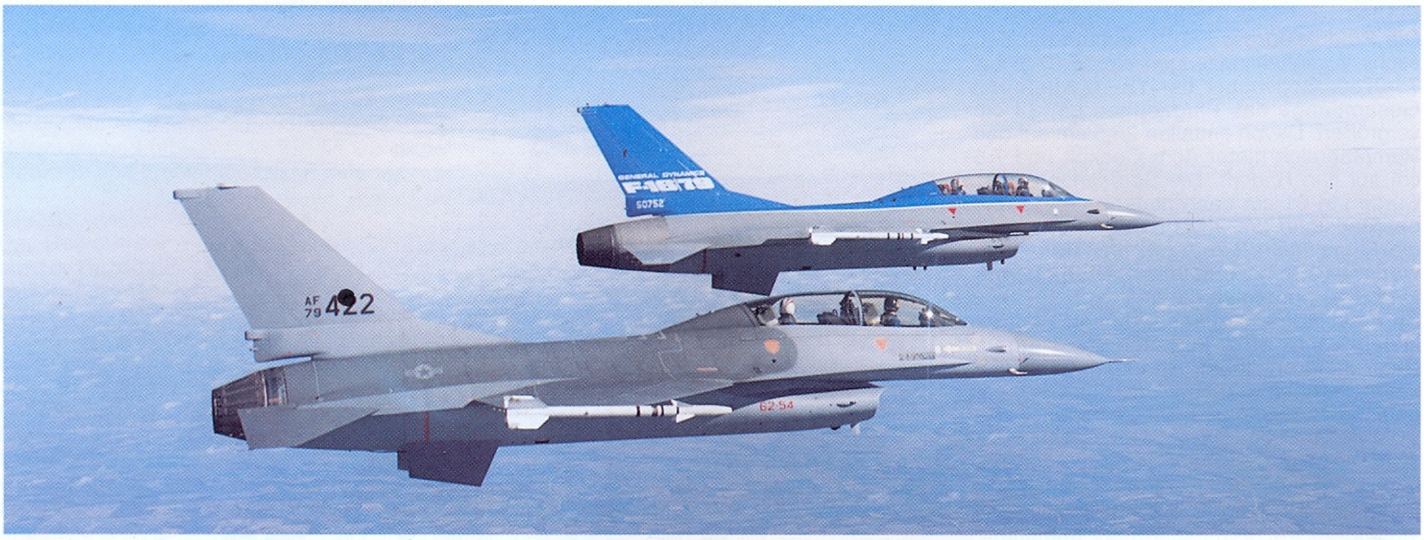
s/n 75-0745: Dieses Flugzeug hatte seinen Roll-out am 20. Oktober 1976. Der Anstrich entsprach dem des Prototyps s/n 72-01567, hatte jedoch an den Rumpfseiten eine Flaggenreihe (USA, Belgien, Dänemark, Niederlande, Norwegen).
Der Erstflug fand am 8. Dezember 1976 statt.

s/n 75-0746: Die zweite Vorserien F-16A hatte am 25. Februar 1977 ihren Erstflug. Sie wurde in erster Linie für Versuche zur strukturellen Belastbarkeit ein gesetzt. Der Anstrich war Grau FS 36270 über alles. Der Radom war in seidenmatt-schwarz FS 27038. Markierungen für Nachtankeinrichtung, Begehstreifen und Seriennummer in FS 36231. Bei den Hoheitszeichen war der Stern in FS 36270, Kreisfläche und Balken in FS 36231.

s/n 75-0747: Der Erstflug erfolgte am 3. Mai 1977. Das Flugzeug diente ausschließlich zur Erprobung der Avionik und für Flatterversuche. Es wurde im gleichen Anstrich wie die s/n 75-0746 ausgeliefert. 1977 erhielt es den sogenannten "Air-to-Air-Pattern". Dieser Anstrich setzte sich aus den drei Grautönen FS 36270, FS 36440 und FS 36076 zusammen. 1979 wurde wieder der ursprüngliche Anstrich aufgetragen. Zusätzlich führte die Maschine im Seitenleitwerk einen roten Steinbockkopf und die rote Inschrift "Alaskan Horney Critter".

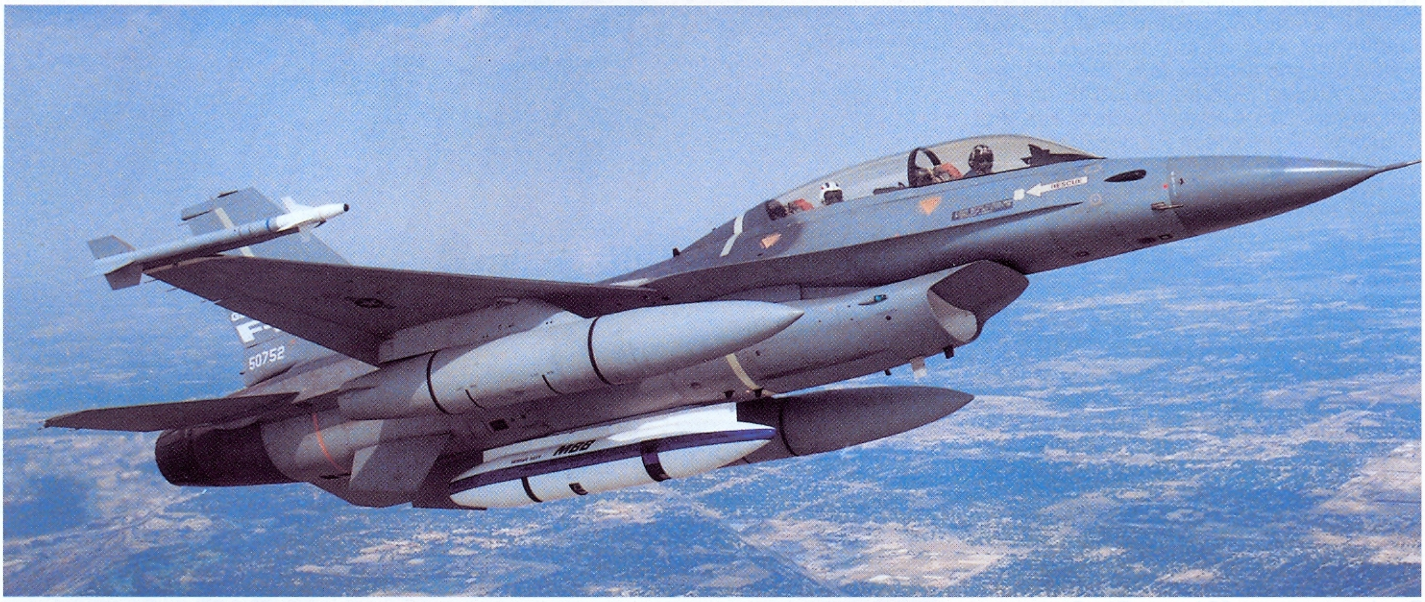
s/n 75-0748: Nach ihrem Erstflug am 17. Oktober 1977 wurde diese F-16 im November 1977 nach Edwards AFB überführt, wo sie im Rahmen des Programms "Seek Eagle" eingehend erprobt wurde. Dieses Programm umfaßte die Erprobung bei voller Waffenzuladung, die inzwischen auf 4800 kg erhöht worden war. Weiter hin kamen noch drei abwerfbare Zusatztanks hinzu, so daß die gesamte Außenlast jetzt 6915 kg betrug. Der Anstrich entsprach dem der s/n 75-0746.

s/n 75-0749: Dieses Flugzeug wurde im Februar 1978 ausgeliefert und für verschiedenen Klimaversuche eingesetzt. Der Anstrich entsprach ebenfalls dem der s/n 75-0746.



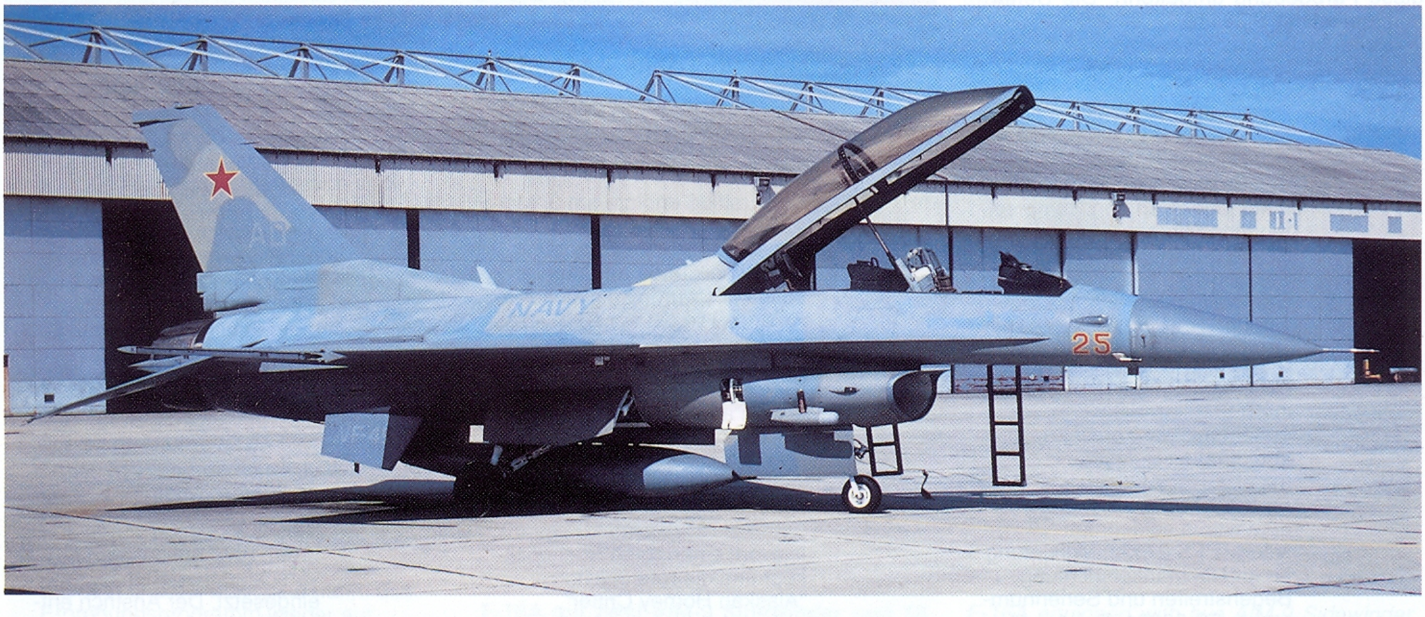
Die mit einem J79-GE-119 Strahltriebwerk ausgerüstete F-16/79 im Verband mit einer F-16B.

The F-16/79, equipped with a J79-GE-119 engine, in formation with a F-16B.



Gemeinsam mit MBB erprobte General Dynamics den von MBB entwickelten Aufklärungsbehälter an der F-16/79.

MBB and General Dynamics tests the recce-pod, developed by MBB, with the F-16/79.



Die VF-45 der US Navy setzt die F-16N und die TF-16N für das Luftkampftraining ein.

The VF-45 of the US Navy uses the F-16N and the TF-16N for air-combat-training.

Technische Daten F-16A

Triebwerk:	Ein Pratt & Whitney F-100-PW-200 Turbofan mit 10 818 kp (111,3 kN) Standschub mit Nachbrenner	
Leistungen:	Höchstgeschwindigkeit auf Meereshöhe 1472 km/h oder Mach 1,2	
	Höchstgeschwindigkeit mit zwei AIM-9 Sidewinder in 11 000 m Höhe 2020 km/h oder Mach1,95	
	Anfangssteiggeschwindigkeit	315 m/sec
	Einsatzradius mit sechs Bomben Mk.82 (typischer Einsatz high-low-high)	~ 1000 km
	Reichweite im Tiefflug	~ 550 km
	Reichweite im Air Superiority Einsatz	~ 880 km
	Überführungsreichweite	~ 3 700 km
	Dienstgipfelhöhe	~ 16 000 m
	Startrollstrecke	533 m
Gewichte:	Leergewicht	7 371 kg
	Startgewicht max.	16 071 kg
	Zuladung max.	9 276 kg
	Kampfmittelzuladung max.	6 910 kg
	Tankinhalt	3 165 kg
	Außentaniks	3 069 kg
	Flächenbelastung	533 kg/m^2
Bewaffnung:	Eine 20 mm Revolverkanone M-61A-1 Vulcan mit 512 Schuß und bis zu 4990 kg Außenlasten, verteilt auf neun externe Aufhängepunkte, zwei an den Flügelspitzen, sechs unter den Flügeln und eine Center-Line-Station unter dem Rumpf. Bei reduzierter Treibstoffzuladung können bis zu 6910 kg Außenlasten mitgeführt werden.	
Abmessungen:	Länge ohne Staurohr	14,52 m
	Länge mit Staurohr	15,09 m
	Spannweite	9,45 m
	Spannweite mit AIM-9	10,01 m
	Höhe	5,01 m
	Flügelfläche	27,87 m^2
	Spannweite Höhenleitwerk 5,49 m mit negativer V-Stellung von 10 Grad	

s/n 75-0750: Das letzte Vorserienflugzeug wurde im April 1978 ausgeliefert. Sein Anstrich ähnelte dem der Serienflugzeuge. Die Oberseite war in FS 36270 und FS 36076. Die Unterseite in FS 36440. Auf der linken Seite des Lufteinlaufs befand sich eine schwarze Starfighter-Silhouette und ein roter Stern.

Die Erstauslieferungen erfolgten:
an Ägypten ab 1982,
an Belgien am 26. Januar 1979,
an Dänemark am 28. Januar 1980.

Die Bestellung durch den Iran über 160 F-16A/B plus 140 Optionen erfolgte am 27. Oktober 1976. Die Auslieferung sollte 1980 beginnen. Durch den Regierungsumsturz kam es jedoch nicht dazu.

An die Heyl ha-Avir (Israel) erfolgte die Ablieferung am 31. Januar 1980. Die erste Bestellung umfaßte 75 F-16A/B. Weitere 75 F-16C/D wurden zwischen 1986 und 1988 ausgeliefert. Das erste Flugzeug des dritten Loses, welches 30 F-16C und 30 F-16D umfaßt, traf am 19. August 1991 in Israel ein. Die Auslieferung dieser Flugzeuge soll bis Ende 1992 abgeschlossen sein.

An die Niederlande am 6. Juni 1979,
an Norwegen am 25. Januar 1980,
an Pakistan ab Dezember 1982, hier werden die Shenyang F-6 durch die F-16 ersetzt. Als erste Staffel rüstete die No.11 in Rafiqui um.

An die Fuerza Aèreas Venezolanas am 9. September 1983.

Die Türkei übernahm die ersten F-16 1987.

Thailand übernahm die erste von 14 F-16A und zwei F-16B am 26. Mai 1988 in Fort Worth.

Im Februar 1990 übernahm die Republic of Singapore Air Force (RSAF) ihre acht F-16A/B, die bei der 140th Squadron auf Tengah AB eingesetzt werden und dort die Hawker Hunter ersetzen.

Als 17. Nation bestellte Portugal Anfang 1991 die F-16, welche ab 1993 zur Auslieferung kommt.

Im Sommer 1991 genehmigte der US Kongreß den Verkauf von 20 grundüberholten F-16 an Marokko.

1986 erhielt Korea als erster Kunde außerhalb der USA die F-16C.

Ab 1989 gingen 40 F-16C an Griechenland.

Zwölf F-16A erhielt Indonesien (1989).

An Baharain begannen die Lieferungen ab Mitte 1990.

F-16B

Als erste F-16B flog die s/n 75-0751 mit Neil Anderson und Phil Oestricher am 8. August 1977. Der erste Flug verlief so erfolgreich, daß am selben Tag noch ein zweiter Flug angesetzt wurde, bei dem bereits Mach 1,2 und eine Höhe von über 9100 m erreicht wurde. Die Maschine wurde für Waffenversuche, sowie zum Erfliegen der Daten für die Flugleistungen eingesetzt. Gegenüber der F-16A verringerte sich der Tankinhalt von 3112 kg auf 2624 kg. Die 75-0751 erhielt als Anstrich den sogenannten "Weapon Delivery Pattern". Dieser Anstrich besteht aus drei Grautönen, der Grundton ist in Grau FS 36270 gehalten. Ab den Tragflächen überwiegt Grau FS 36118. Die gesamte Unterseite ist in FS 36492 gespritzt. Der Radom ist schwarz.

Die zweite F-16B wurde im Juni 1978 nach Edwards AFB geliefert. Ihr Anstrich entsprach dem der F-16A s/n 75-0746.

Die erste für Norwegen bestimmte F-16B (301) flog am 12. Dezember 1979 in Amsterdam-Shipol. Pilot war Henk Temmen. Am 4. August 1982 hatte die erste pakistanische F-16B ihren Erstflug. Sie wurde im Dezember 1982 ausgeliefert.

F-16C

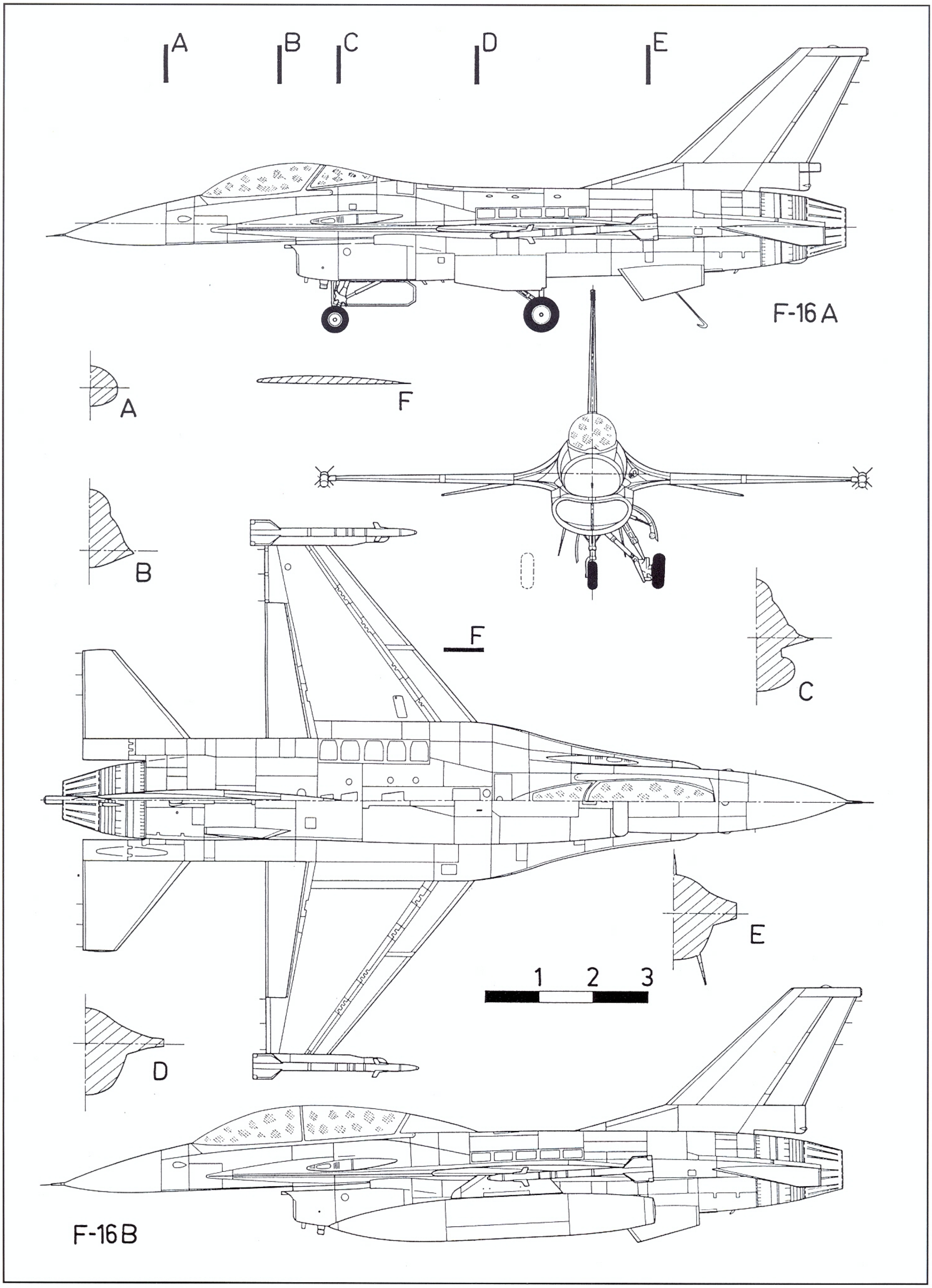
Die Entwicklung dieser Version begann 1981. Grundlage für die Entwicklung der F-16C/D war das Multi National Staged Improvment Program (MSIP).

Die erste F-16C (s/n 83-1118) startete am 14. Dezember 1982 vom Werksflugplatz in Fort Worth aus zu ihrem Erstflug. Äußerlich unterscheidet sich die F-16C/D von der F-16A/B nur an der verstärkten Wurzel des Seitenleitwerks. Hier wurde der Platz für den Selbstschutzstörsender, ALQ-165 ASPJ (Advanced Self-Protection Jammer), geschaffen. Dieser ersetzt den bei der F-16A in einem seperaten Behälter an einer Flügelstation mitgeführten ALQ-131.

Die Avionik entspricht dem neuesten Stand der Technik. Zum Einbau kommen das neue Navigations- und Feuerleitsystem LANTRIN (Low Altitude Navigation, Targeting, Infrared

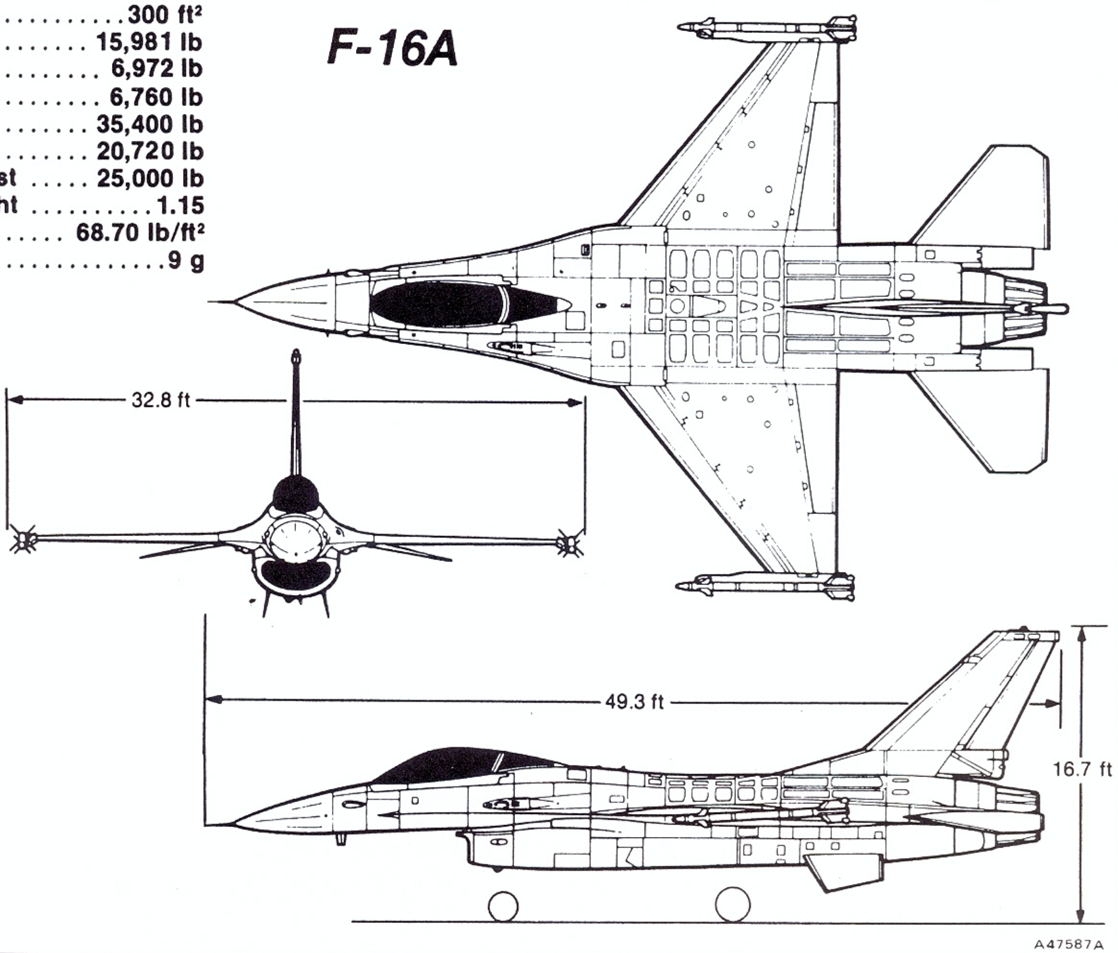
Die beiden ersten ägyptischen F-16A "9301" und "9302" (s/n 80-0639 und 80-0640) im Flug über den Pyramiden.

The first two F-16As of the Egyptian Air Force flying over the pyramids.


A
B
C
D
E
F-16 A
F
A
B
F
C
E
1
2
3
D
F-16 B

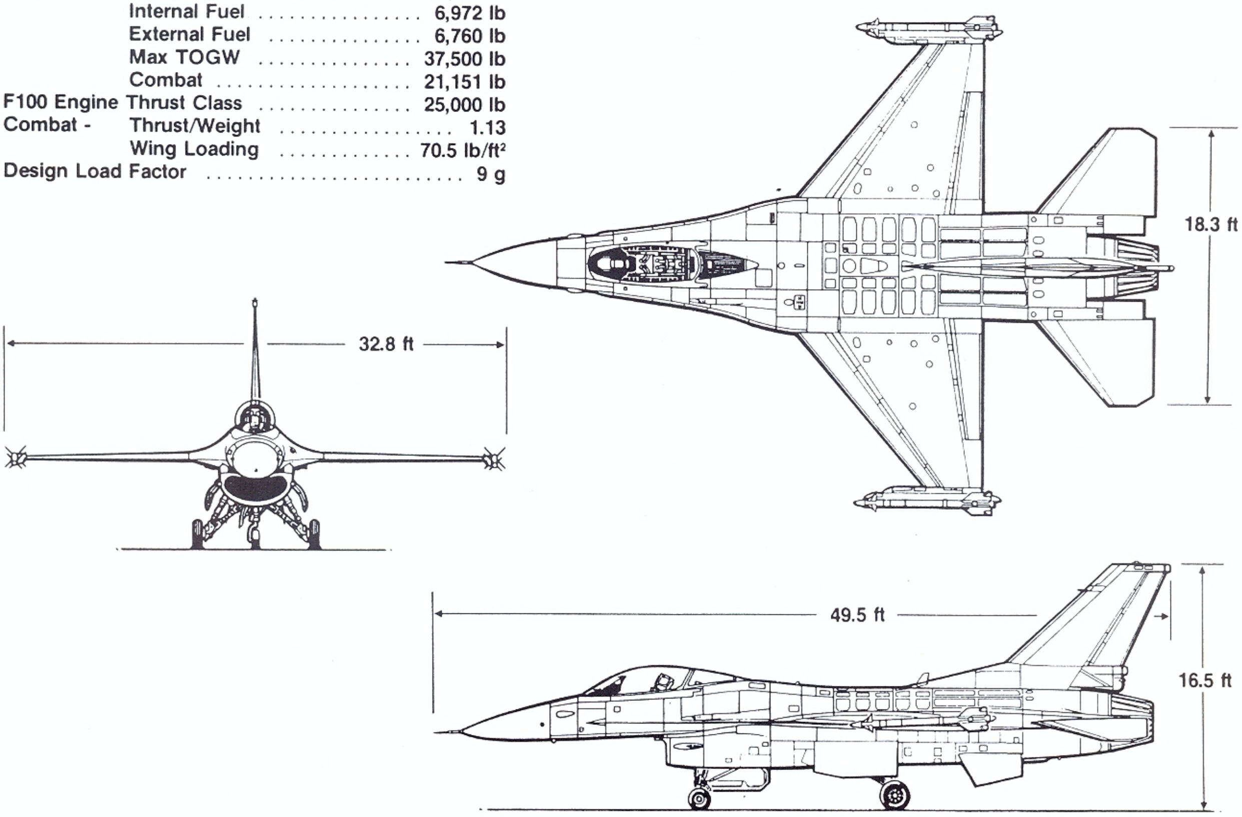
F-16A

Wing Area	300 ft²
Weight - Empty	15,981 lb
Internal Fuel	6,972 lb
External Fuel	6,760 lb
Max TOGW	35,400 lb
Combat	20,720 lb
F100 Engine ... Thrust	25,000 lb
Combat - Thrust/Weight	1.15
Wing Loading	68.70 lb/ft²
Design Load Factor	9 g



F-16C

Wing Area		300 ft²
Weight -	Empty	16,521 lb
	Internal Fuel	6,972 lb
	External Fuel	6,760 lb
	Max TOGW	37,500 lb
	Combat	21,151 lb
F100 Engine	Thrust Class	25,000 lb
Combat -	Thrust/Weight	1.13
	Wing Loading	70.5 lb/ft²
Design Load Factor		9 g



System for Night), ein Weitwinkel Head-up-Display, das Feuerleitradar Westinghouse Multimode Radar AN/APG-68 sowie das Radarwarnsystem ALR-74. Die F-16C kann die fortschrittlichen Waffensysteme AMRAAM (Advanced Medium Range Air-to-Air Missiles) und MRASM (Medium Range Air-to-Surface Missile) sowie die AGM-65D-IIR Maverick mit sich führen.

Ab Juli 1986 wurde der Triebwerksraum modifiziert, so daß das leistungsstärkere General Electric F110 eingebaut werden konnte. Nach weiteren Überarbeitungen kommen ab 1991 (Fertigungslos Block 70) wahlweise das F100-229 oder das F110-129 mit jeweils 13160 kp Schub zum Einbau.

Im Verlauf der Fertigung der F-16 wurde die Ausrüstung immer wieder dem neuesten Stand der Technik angepaßt. So wurden rechts und links des Lufteinlasses ein FLIR (Forward Looking Infra Red) und ein TFR (Terrain Following Radar) sowie ein Laser-Entfernungsmesser installiert. Allein der Fertigungsblock 50 (ab 1988) umfaßte über 140 Modifikationen.

Im September 1984 entschied sich die Türkei für die Beschaffung von 160 F-16C/D, die zum Teil durch Turkish Aircraft Industries gefertigt werden sollen. Die Auslieferung an die Türk Hava Kuvvetleri begann 1987. Bei der USAF steht die F-16C seit 1984 im Einsatz. Das 86.TFW in Ramstein erhielt die ersten Flugzeuge (s/n 84-1238, -1239, -1240) am 20. September 1985.

Am 31. Oktober 1991 hat General Dynamics die erste dem "Block-50"-Standard entsprechende F-16C ausgeliefert. Die für die USAF bestimmte Maschine ist mit dem schubstärkeren General-Electric F110-GE-120-Triebwerk ausgerüstet, kann aber auch ohne Modifikationen das Pratt & Whitney F100-PW-229-Triebwerk aufnehmen.

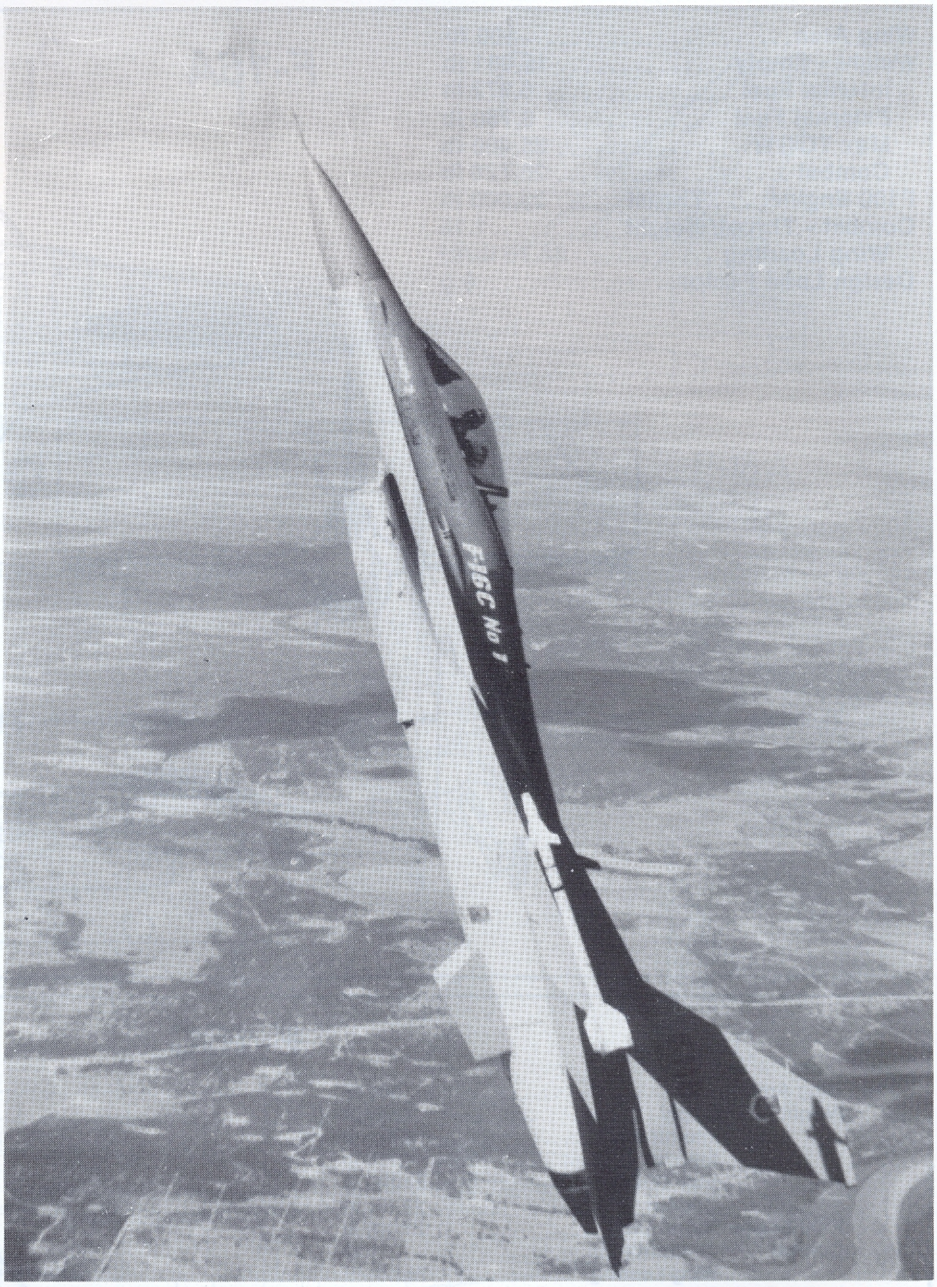
Verbesserungen gegenüber der 1987 eingeführten "Block-40"-Serie betreffen das Westinghouse APG-65(V-5)-Radar, das über eine höhere Rechenleistung verfügt. Neu sind außerdem ein programmierbarer Display-Computer und ALR-56 Radarwarnempfänger und ALE-47 Düppelwerfer zum Selbstschutz. Für die Navigation wurde ein neuer Laserkreisel eingebaut.

Technische Daten F-16C

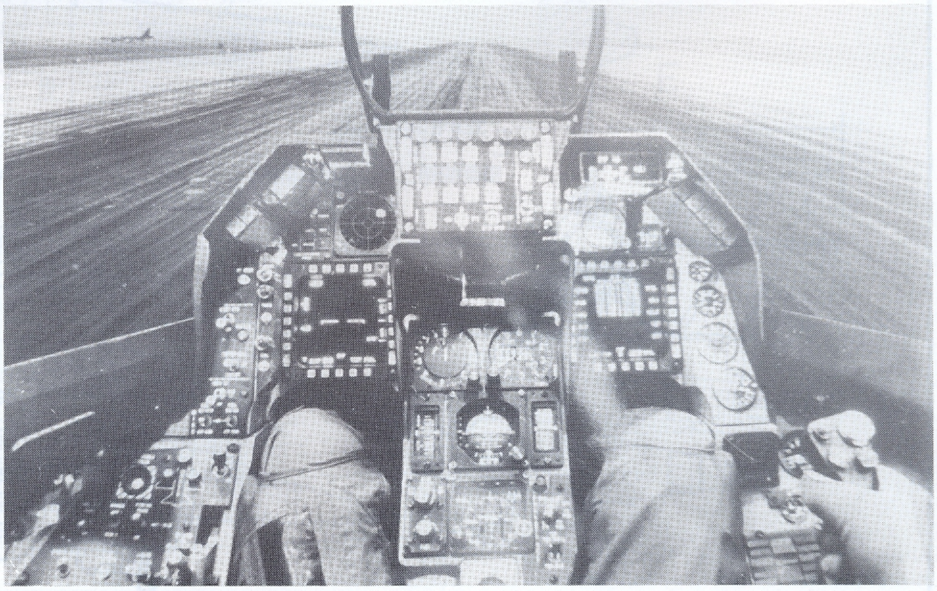
Triebwerk:	1 General Electric GE-F110-Turbofan mit 12 636 kp (130 kN) Schub	
Gewichte:	Leergewicht	7 500 kg
	Startgewicht	17 025 kg
	Kampfmittelzuladung	9603 kg
	Tankinhalt	3 165 kg
	Außentank	3 069 kg
Abmessungen:		
	Länge mit Staurohr	15,09 m
	Spannweite mit Raketen	10,01 m
	Spannweite Höhenleitwerk	5,58 m

F-16D

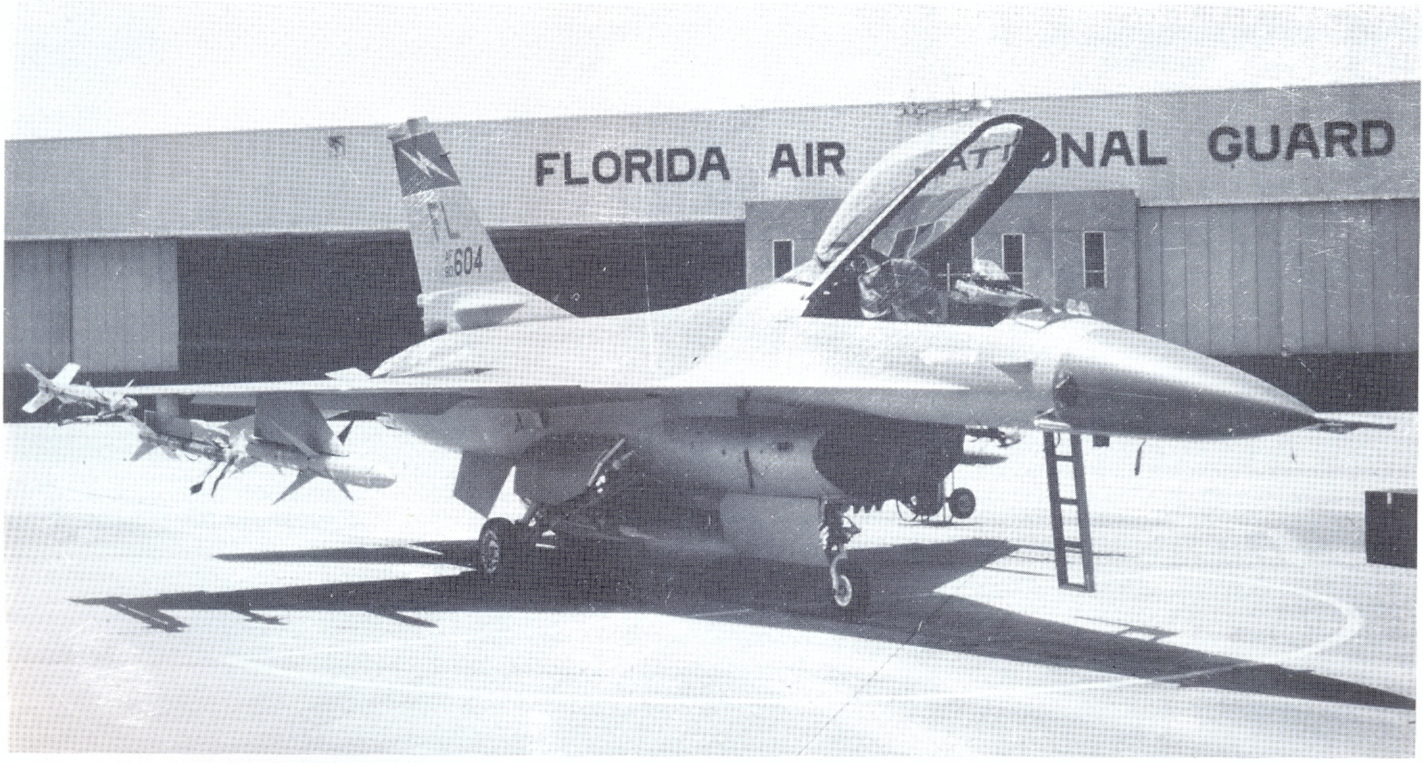
Hierbei handelt es sich um die zweisitzige Ausführung der F-16C.



Die erste F-16C im Flug. *Inflight shot of the first F-16C.*



Blick ins Cockpit der F-16C. *View into the cockpit of the F-16C.*



Bei der Florida ANG kommt die F-16 (ADF) zum Einsatz. *In service with the Florida ANG, the F-16 (ADF).*

F-16F

Die F-16F ist eine der Weiterentwicklungen der F-16. Sie flog in Form der Erprobungsflugzeuge F-16XL-1 und XL-2. Der Treibstoffvorrat wurde um 500 kg auf 5782 kg erhöht. Die Start- und Landestrecke beträgt 700 m. Als Antrieb soll ein General Electric F-110 Turbofan oder ein Pratt & Whitney F-100 zum Einbau kommen. Das Einsatzgewicht wurde auf 21 792 kg festgelegt. Die Avionik sollte der der F-16C entsprechen.

F-16N

Die F-16N basiert auf der F-16C, ist mit einem Triebwerk des Typs General Electric F-110-GE-100 ausgerüstet und dient der Gefechtsausbildung bei der US Navy.

26 Flugzeuge wurden durch die US Navy bestellt, die Auslieferung begann im Juni 1987.

22 einsitzige F-16N und vier Trainer TF-16N. Die Zelle der F-16N wurde verstärkt, so daß sie der während des Luftkampftrainings häufig auftretenden Belastung von +9g standhält. Zum Einbau kam das APG-66 Radar der F-16A. Die 20 mm Kanone wurde nicht eingebaut, es werden nur Sidewinder-Raketen mitgeführt.

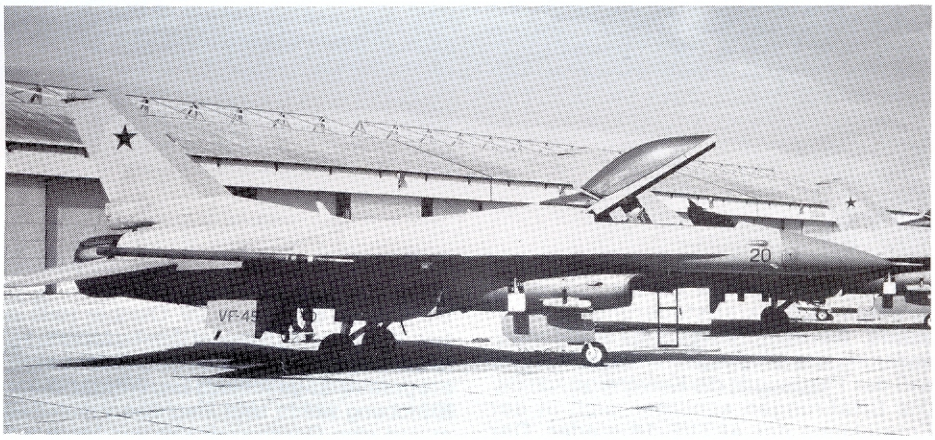
Die F-16N der Navy wurden 1991 vorrübergehend stillgelegt, nachdem schwerwiegende Ermüdungsbrüche festgestellt wurden.

RF-16

Auf eigene Kosten untersuchte General Dynamics die Möglichkeit, mittels verschiedener interner und externer Aufklärungssysteme die F-16 zu einem taktischen Aufklärer weiterzuentwickeln.

F-16(ADF)

Eine weitere Entwicklung entstand 1986 mit dem "Air Defense Fighter", der F-16(ADF). Diese Version verfügte über eine komplett überarbeitete Avionik, Aufhängepunkte für sechs AIM-7 Sparrow, ein verbessertes Radar und verbesserte IFF- und ECM-Ausrüstung. Außerdem wurde ein Empfänger für die Satellitennavigation (Global Positioning System) eingebaut.



F-16N der VF-45. *F-16N of VF-45.*

AFTI/F-16

Am 10. Juli 1982 absolvierte die AFTI/F-16 (AFTI = Advanced Fighter Technology Integration) in Carlswell AFB ihren Erstflug. Testpilot war Alex v. Wolfe. Für dieses Programm wurde das Vorserienflugzeug s/n 75-0750 umgerüstet. Äußerlich erkennbar ist die AFTI/F-16 an zwei Steuerflächen unter dem Lufteinlauf und einer Wulst auf dem Rumpfrücken, die in der Seitenflosse endet. Mit diesem Flugzeug wurden im Rahmen eines 275 Stunden Forschungsprogramms vor allem neue Taktiken für Luft-Luft und Luft-Boden Einsätze erprobt. Es handelte sich hierbei um ein Gemeinschaftsprogramm der USAF, US Navy und NASA. Als wesentliche Neuerung gelten bei der AFTI/F-16 ein digitales Flugregelsystem für die direkte Seitenkraftsteuerung (DFCS) von Bendix und ein Weitwinkel-Head-Up-Display. In dieser Ausführung besteht für die Piloten die Möglichkeit, beinahe jedes Flugmanöver zu fliegen. So kann zum Beispiel der Bug der Maschine gehoben oder gesenkt werden, ohne daß sich die Flughöhe ändert, oder steigen bzw. sinken, ohne den Rumpf aus der horizontalen Fluglage nehmen zu müssen.

Die erste Phase der Flugerprobung wurde am 30. Juli 1983 nach 118 Flügen mit einer Dauer von 175 Flugstunden abgeschlossen, wobei das Flugzeug von sieben Testpiloten geflogen wurde.

Die zweite Erprobungsphase begann am 31. Juli 1984 im NASA Flugerprobungszentrum Dryden Flight Research Facility in Kalifornien. Der erste Flug dieses Erprobungsabschnittes erfolgte am 24. April 1985 auf der Edwards AFB. Die Erprobung fand Mitte 1986 ihren Abschluß.

In diesem Abschnitt kam unter anderem auch das "Voice Command System" der Firma Lear Siegler zum Einsatz. Dabei sollte die Führung eines Flugzeuges durch gesprochene Kommandos erprobt werden. Desweiteren wurden 35 Einsätze über dem Bombenabwurfplatz von Nellis AFB geflogen sowie das FLIR (Forward Looking Infrared Sensor/Tracker System) getestet. 156 Flüge umfaßte diese Phase.

Den 500. Flug absolvierte die AFTI/F-16 Ende 1991 auf Edwards AFB. Derzeit werden die Möglichkeiten für den Einsatz von FLIRs und eines Helmvisiers für Nachtsicht untersucht. Außerdem werden neue Luftkampftechniken erprobt.

F-16 Agile Falcon

1988 begann General Dynamics mit einer Studie zur Leistungssteigerung der F-16 unter der Bezeichnung "Agile Falcon". Dadurch sollte der bisherige Vorsprung in bezug auf die Leistungsfähigkeit der F-16 gewährleistet werden. Vorgesehen war unter anderem eine Vergrößerung der Tragfläche um 25 % auf 34,8 m^2, wobei die Flügelgeometrie weitgehend unverändert bleiben sollte. Um die dadurch entstehende Gewichtszunahme auszugleichen, plante man zum größten Teil Verbundwerkstoffe bei der Tragflächenfertigung einzusetzen.

Für den Antrieb stehen wahlweise schubstärkere Versionen des General Electric F110 oder Pratt & Whitney F100 zur Auswahl. Ebenfalls verbessert werden sollte die Avionik. Hier war der Einbau eines Westinghouse-Radars mit neuer Antenne und neuen Prozessoren vorgesehen.

F-16 CCV

Der erste Prototyp der F-16, die YF-16 (s/n 72-01567) wurde 1976 zu einem "Control Configured Vehicle"-Erprobungsträger umgebaut. Die Maschine erhielt unterhalb des Lufteinlaufs zwei zusätzliche Steuerflächen, die in einem Winkel von 30 Grad nach unten geneigt sind. Diese "Canards" haben einen Schwenkbereich von + 25 Grad. Zur Unterstützung des Piloten wurden außerdem verschiedene Geräte und Instrumente im Cockpit installiert. Während des Versuchsprogramms wurden verschiedene Daten erflogen, womit das Prinzip der direkten Seitenkraftsteuerung getestet wurde, die dem Piloten eine Richtungsänderung des Flugweges ermöglicht, ohne daß das Flugzeug in die Kurvenlage kommt. Die Erfahrungen schlugen sich in der Entwicklung der AFTI/F-16 nieder. Der Erstflug fand am 16. März 1976 statt. Die Flugversuche wurden durch das Air Force Flight Dynamics Laboratory durchgeführt.

Die F-16B (s/n 75-0752) wurde versuchsweise mit einem General Electric J79-GE-119 Strahltriebwerk ausgerüstet und erhielt die Bezeichnung F-16/79.

The F-16B s/n 75-0752 was equipped with a General Electric J79-GE-119 engine and was known as F-16/79.

Technische Daten der F-16/79

Leistungen:	Höchstgeschwindigkeit mit zwei AIM-9	
	Mach 2,01 in 11 000 m Höhe	
	Höchstgeschwindigkeit mit zwei AIM-9	
	Mach 2,06 in 15 240 m Höhe	
Gewichte:	Leergewicht	8 362 kg
	Tankinhalt	2 624 kg
	Gesamtgewicht	16 057 kg
Abmessungen:	Länge mit Staurohr	15,14 m
	Höhe	5,09 m
	Spannweite mit AIM-9	10,01 m
	Spannweite Höhenleitwerk	5,59 m

F-16/79

Bei der F-16/79 handelt es sich um eine taktische Jägerversion der F-16 mit dem preisgünstigeren General Electric J79-GE-119 Strahltriebwerk mit 8165 kp Schub. Der Entwurf dieses Triebwerks basiert auf dem J79, welches in der F-4 Phantom und der F-104 Starfighter zum Einbau kam. Die Leistungen der F-16/79 sollen noch ca. 75 % der Standardversion erreichen.

Als Prototyp wurde die F-16B (s/n 75-0752), die von der USAF gemietet wurde, umgerüstet. Folgende Modifikationen wurden durchgeführt: Der Lufteinlauf erhielt eine feste Kompressions-Rampe, um den Anforderungen des J79 an den Luftdurchfluß zu erfüllen. Das Rumpfheck wurde mit einer zusätzlichen Schubdüsenverkleidung ausgerüstet, damit das um 0,46 m längere Triebwerk untergebracht werden konnte. Die Umrüstung von einem Turbofan-Triebwerk, welches einen Kühlluftstrom besitzt, auf ein Triebwerk mit wesentlich höherer Umgebungstemperatur, machte es nötig, spezielle Maßnahmen zum Schutz der umgebenden Zelle zu ergreifen. Dies wurde durch den Einbau eines Bypass-Lufteinlaufs zur Versorgung des Triebwerks mit Kühlluft gelöst.

Der Erstflug erfolgte am 29. Oktober 1980 in Fort Worth unter Testpilot James McKinney. Mitte Januar 1981 wurde das Zulassungsprogramm abgeschlossen. Während der Erprobung wurde eine Flughöhe von 15240 m und eine Geschwindigkeit von Mach 2,1 erreicht.

Im Spätsommer 1985 erprobte General Dynamics in drei Flügen mit der F-16/79 den von Messerschmitt-Bölkow-Blohm entwickelten Aufklärungsbehälter, der auch bei der Tornado zum Einsatz kommt.

Die Aufklärungssensoren sind im Zentralmodul des Pods untergebracht und bestehen aus je einem Zeiss Kamerasystem LHOV (TRb 60/24) und LLDC (KRb 6/24) sowie einem Infrarot-Linescanner (IRLS) von Texas Instruments. Es fanden zwei Flüge bei Tag und ein Nachtflug statt. Die Flüge wurden von Fort Worth aus mit den Testpiloten Joe Bill Dryden und James L. Sergeant durchgeführt.

F-16/101

Für dieses Versuchsprogramm lieh sich General Dynamics das Vorserienflugzeug s/n 75-0745 von der USAF aus. Die Erprobung wurde in Edwards AFB durchgeführt. Das Flugzeug erhielt ein General Electric F-101 DFE Triebwerk mit 12 700 kp Schub. Dieses Triebwerk wurde aus dem F-101-GE-100 abgeleitet, das in der Rockwell B-1 zum Einbau kommt.

Während des Flugprogramms wurden die Daten für Triebwerkssteuerung, Notsteuerung, Luftstartmöglichkeit, Beschleunigung und Nachbrennerleistung ermittelt sowie für die Leistungen simulierten Luftkampf erflogen.

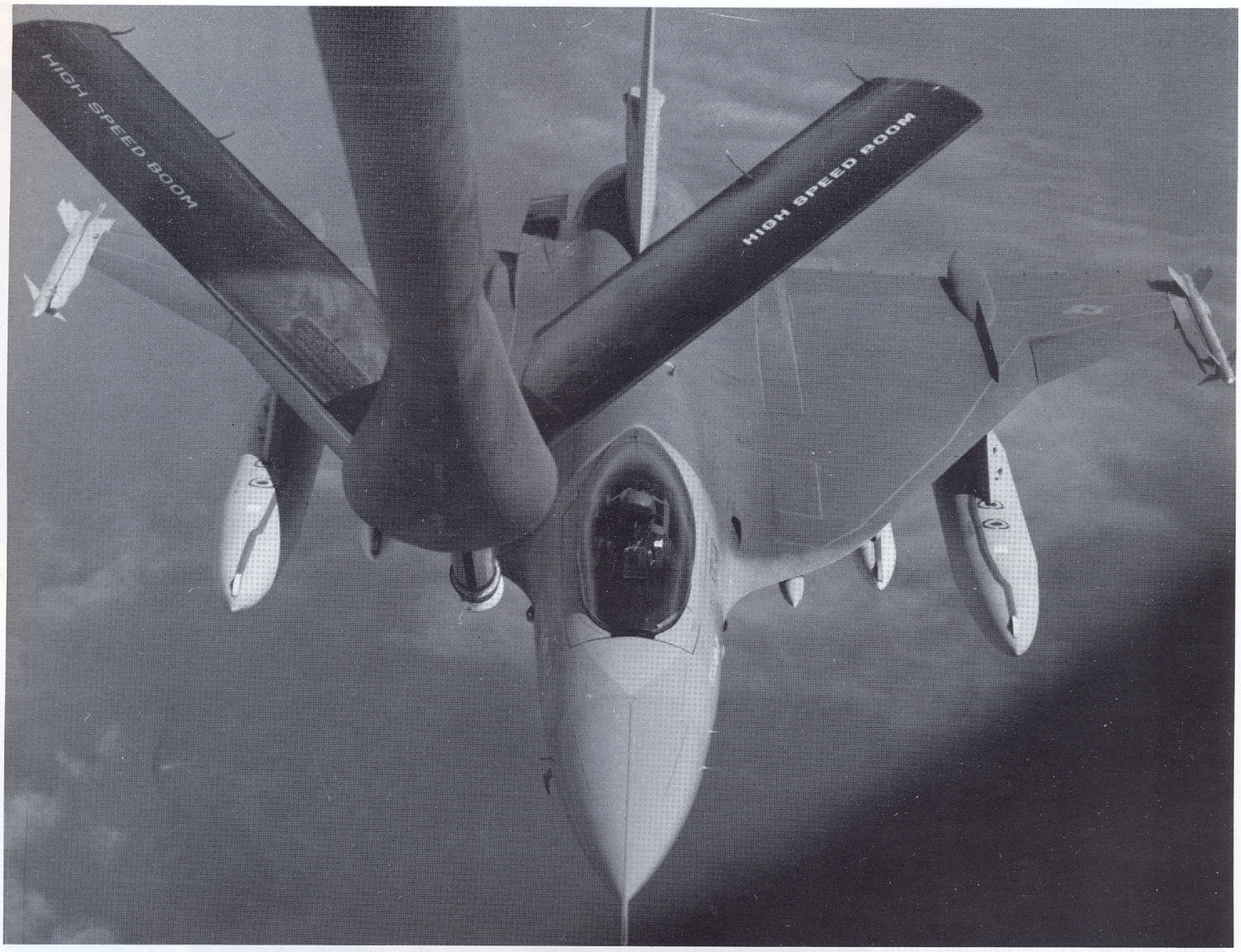
Der Erstflug erfolgte am 19. Dezember 1980. Die Erprobung wurde nach 100 Flugstunden im Mai 1981 abgeschlossen.

F-16XL SCAMP

Unter der Bezeichnung F-16XL SCAMP (SCAMP = Supersonic Cruise Aircraft Modification Program) entstand in Zusammenarbeit mit der NASA eine weitere Version der F-16. Hervorstechend ist der neue stark gepfeilte Deltaflügel (cranked arrow wing) mit einer Graphit-Polyamid Beplankung. Die Flügelfläche ist mit 60,01 m^2 um 120 % größer als beim Standardflügel. Der Rumpf wurde um 1,42 m gestreckt, so daß die Treibstoffkapazität sich um 82 % vergrößerte.

Für das Erprobungsprogramm wurden zwei Vorserienflugzeuge umgebaut. Die Entwicklung begann im März 1981. Zur ersten Maschine, der F-16XL-1 wurde die F-16A s/n 75-0749 herangezogen. Sie erhielt ein Pratt & Whitney F-100-PW-200 Turbofan Triebwerk mit 10 800 kp Nachverbrennungsschub. Der Erstflug erfolgte am 3. Juli 1982 mit dem Testpiloten Jim McKinney und dauerte 63 Minuten. Insgesamt fanden 375 Flüge statt.

Die F-16XL-2 entstand aus der F-16A s/n 75-0747. Nach einer mißglückten Landung auf Edwards AFB wurde bei diesem Flugzeug der beschädigte vordere Bereich mit dem einsitzigen Cockpit erneuert und ein zweisitziges Cockpit eingebaut. Die XL-2 erhielt ein General Electric F-110 Triebwerk.



Klar für eine Luftbetankung, F-16XL-1 (s/n 75-0749).

Ready for air refueling, the F-16XL-1.

Der Erstflug wurde am 29. Oktober durchgeführt. Es folgten weitere 310 Flüge. Die Erprobung der F-16E, wie die F-16XL-1 und XL-2 während dieser Phase genannt wurde, erfolgte unter der Leitung der Combined Test Force (CTF) des 6510.Test Wing vom Air Force Test Center.

An 17 Außenstationen mit insgesamt 29 Aufhängepunkten kann die F-16XL, deren Startgewicht 21 740 kg beträgt, fast sieben Tonnen Kampfmittel mitführen. Dazu gehören nicht nur die neuen Advanced Medium Range Ait to Ait Missiles (AMRAAM), sondern auch für Luft-Boden Einsätze der 30 mm Kanonenbehälter (GEPOD 30) von General Electric, sowie die AGM-65 Maverick Lenkwaffe.

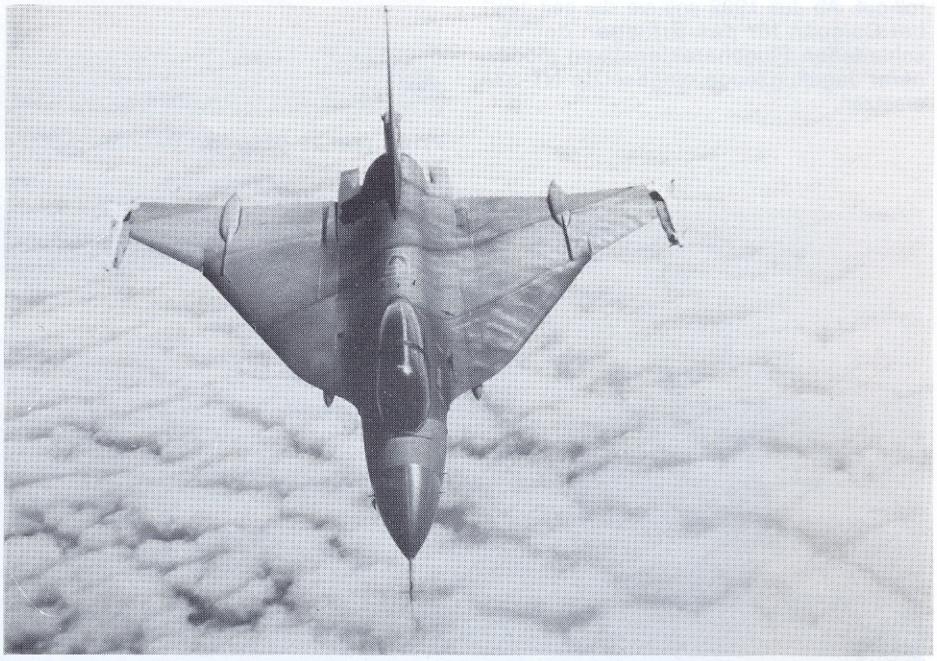
Die F-16XL-1 hat eine Länge von 16,51 m (XL-2 16,6 m) und eine Höhe von 5,36 m. Die Spannweite beträgt ohne Raketen 9,88 m, mit Raketen 10,44 m.

Der ab 1989 geplante Serienbau der F-16XL als F-16F kam nicht zur Ausführung.

Beide Flugzeuge wurden 1989 der NASA übergeben, die sie nun für ihre Versuchsprogramme nutzt. Darunter auch für Versuche, die der Widerstandsreduzierung im Überschallbereich dienen.

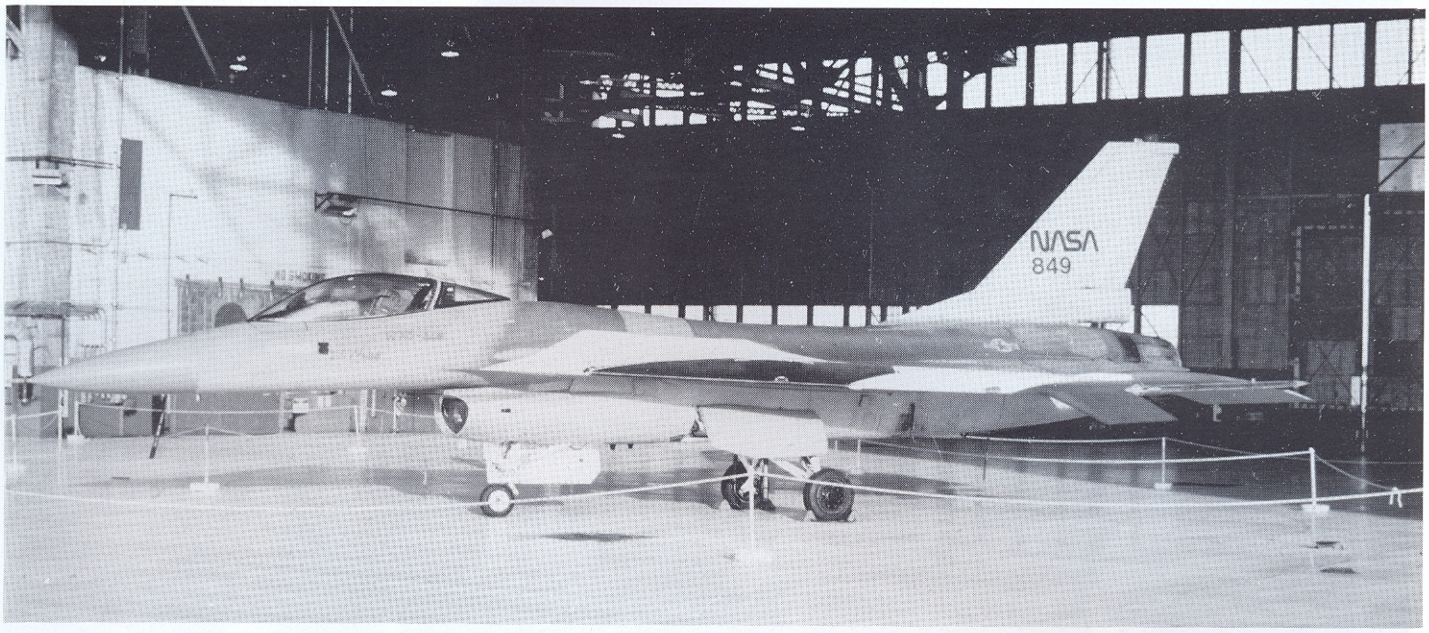
FSW/F-16

An den Forschungsarbeiten für einen Forward Swept Wing (FSW) beteiligt sich auch General Dynamics. Dafür war vorgesehen, eine F-16 mit einer nach vorne gepfeilten Tragfläche auszurüsten. Die Entwicklungen wurden zusammen mit der USAF, NASA und DARPA durchgeführt. Die Arbeiten begannen 1981, 1982 bzw. 1983 sollte die Flugerprobung beginnen. Dieses Projekt wurde nicht verwirklicht, statt dessen wurde die Grumman X-29 gebaut.



Die zweisitzige Ausführung F-16XL-2 (s/n 75-0747).

The two-seater F-16XL-2.



Die NASA setzt die F-16XL heute für Hochgeschwindigkeitsflüge ein. Hier die F-16XL-1 (N849NA ex s/n 75-0749).

*The F-16XL is now in service with the NASA as a high-speed experiment*al aircraft. *Depicted here is the F-16XL-1.*

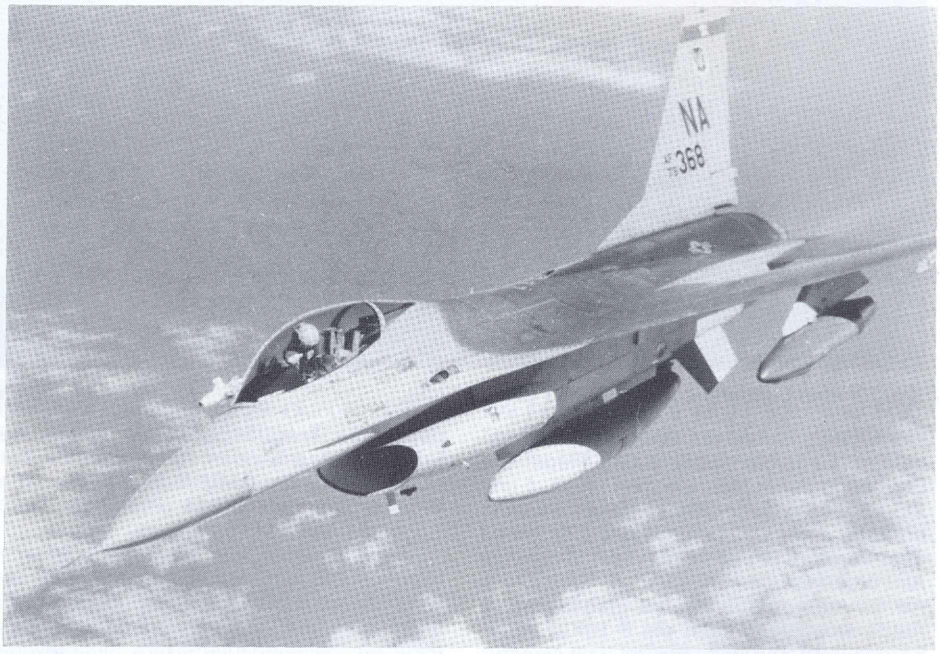
A-16

Seit 1988 befindet sich die A-16 in der Planung. Sie soll die Fairchild A-10A in der Close Air Support-Rolle ablösen. Vorgesehen war die Umrüstung von 146 F-16C/D. Bis jetzt kam es jedoch nicht zur Durchführung des Projekts.

NF-16D

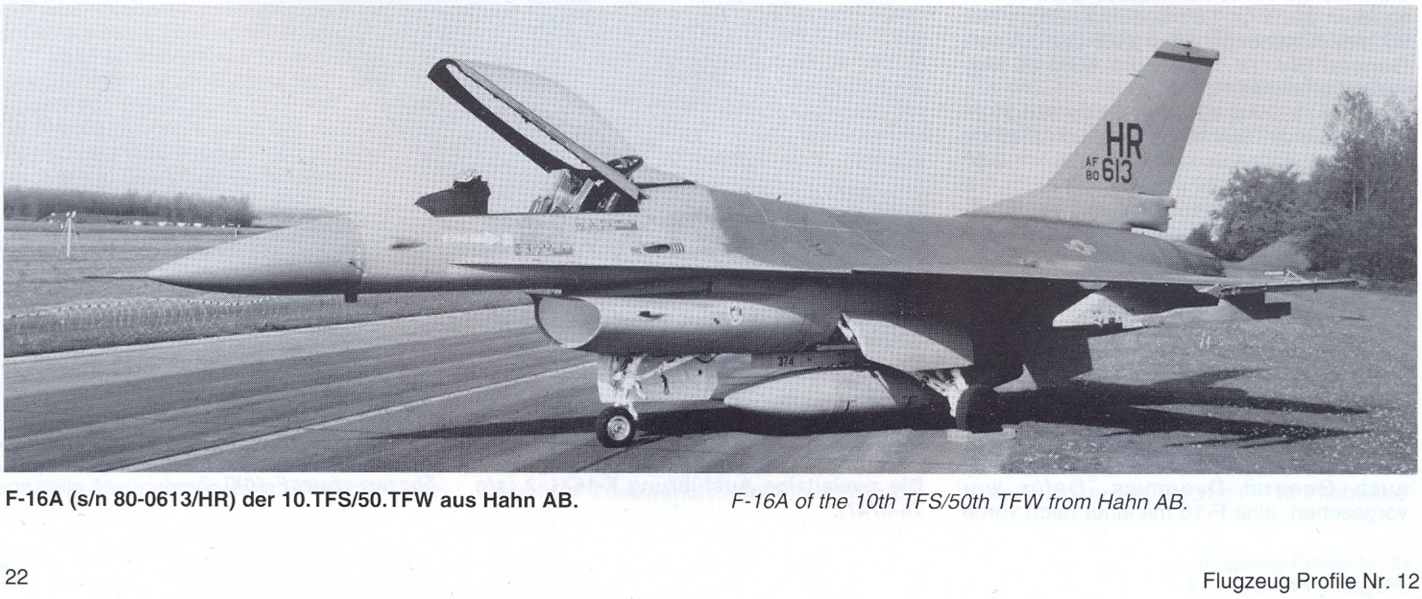
Eine weitere Erprobungsvariante ist die NF-16D. Für den Einsatz als “Variable Stability Inflight Simulator Test Aircraft”, kurz VISTA genannt, wurde eine F-16D umgebaut. Diese Ausführung verfügt über große, direkt angetriebene Ruderflächen und ein variables Stabilitätskontrollsystem. Der Rumpfrücken wurde zwischen Cockpithaube und Seitenleitwerk mit einer eckigen Wulst versehen, die der Aufnahme digitaler Avionik dient.

Die NF-16D hatte Ende Oktorber 1991 ihren roll-out. Ab Juli 1992 soll sie die seit 1951 bei Calspan für das Erfliegen der verschiedenen Flugcharakteristiken modernerer Jagdflugzeuge eingesetzte NT-33A ersetzen.



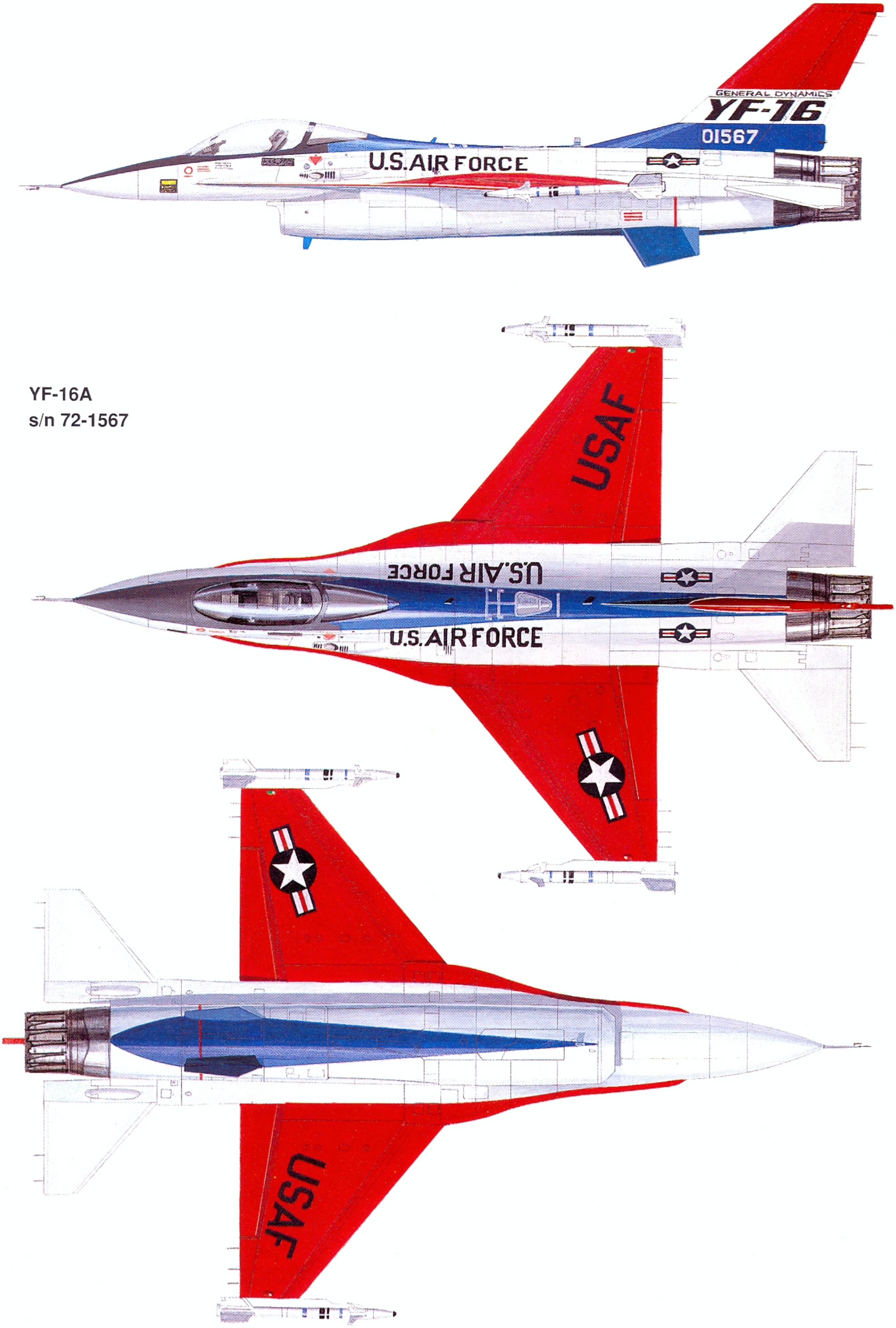
F-16A (s/n 79-0368/NA) der 428.TFS/474. TFW.

F-16A of the 428th TFS/474th TFW.

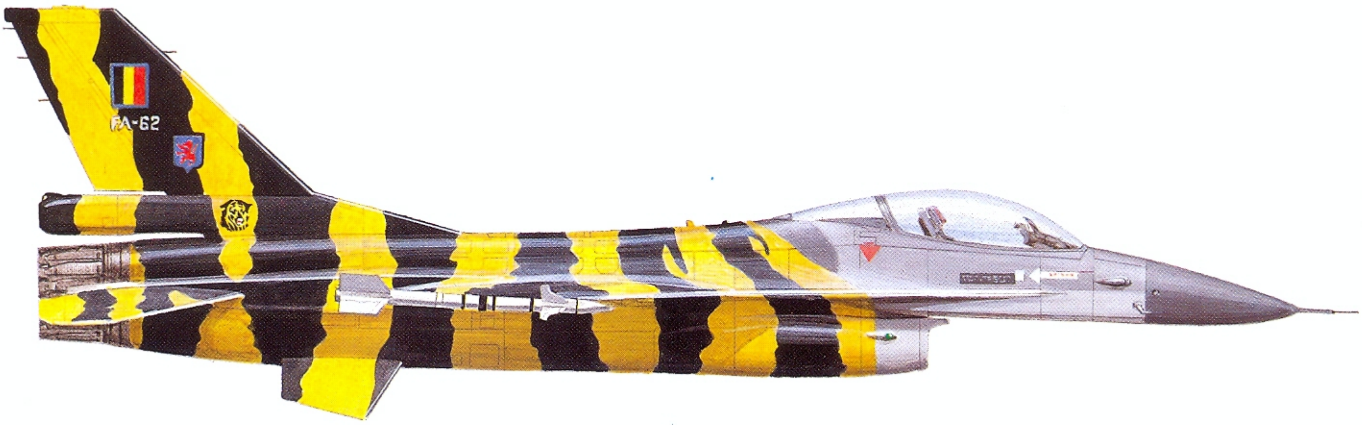


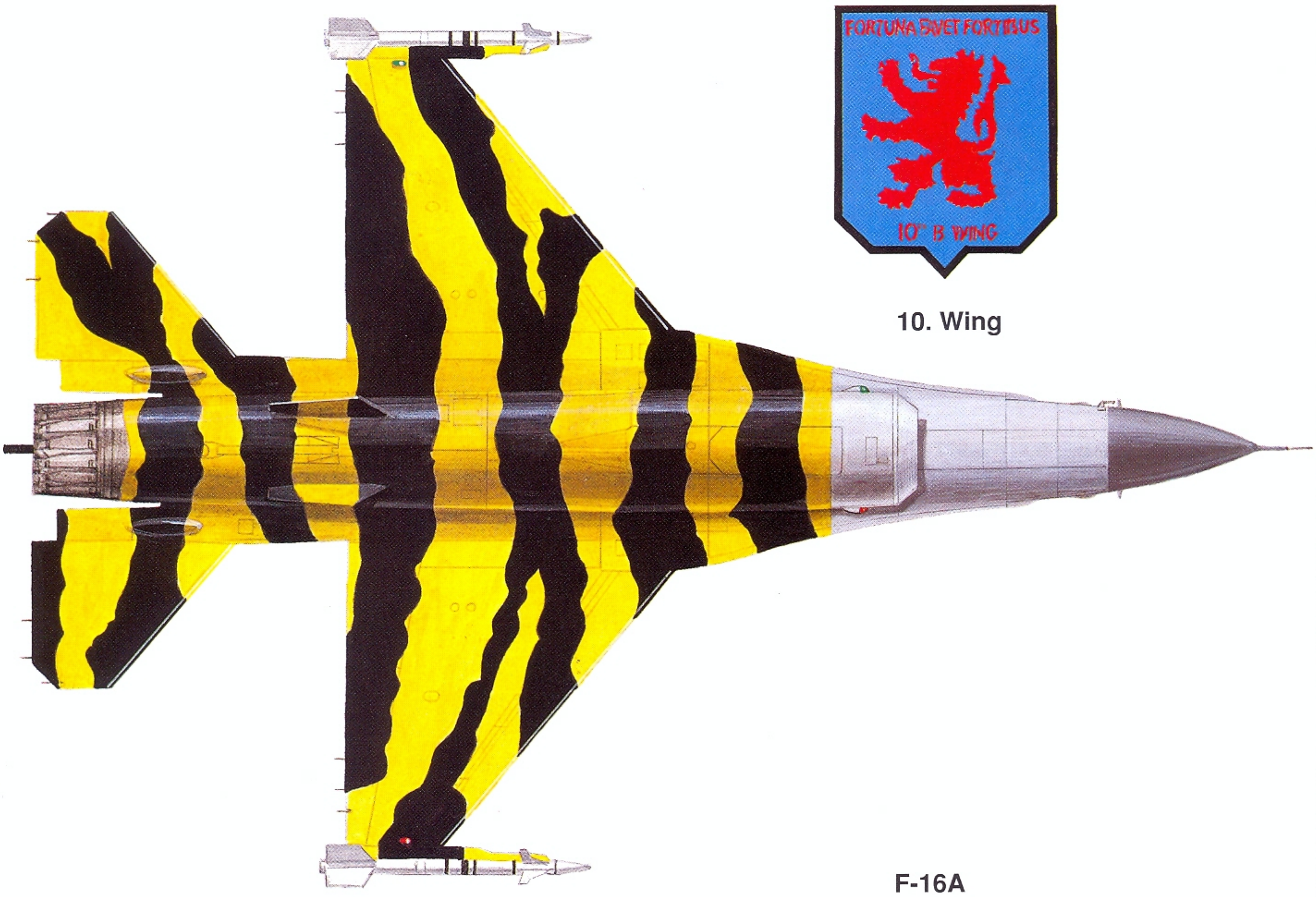
F-16A (s/n 80-0613/HR) der 10.TFS/50.TFW aus Hahn AB.

F-16A of the 10th TFS/50th TFW from Hahn AB.


GENERAL DYNAMICS
YF-16
01567
U.S. AIR FORCE
USAF
U.S. AIR FORCE
U.S. AIR FORCE
USAF

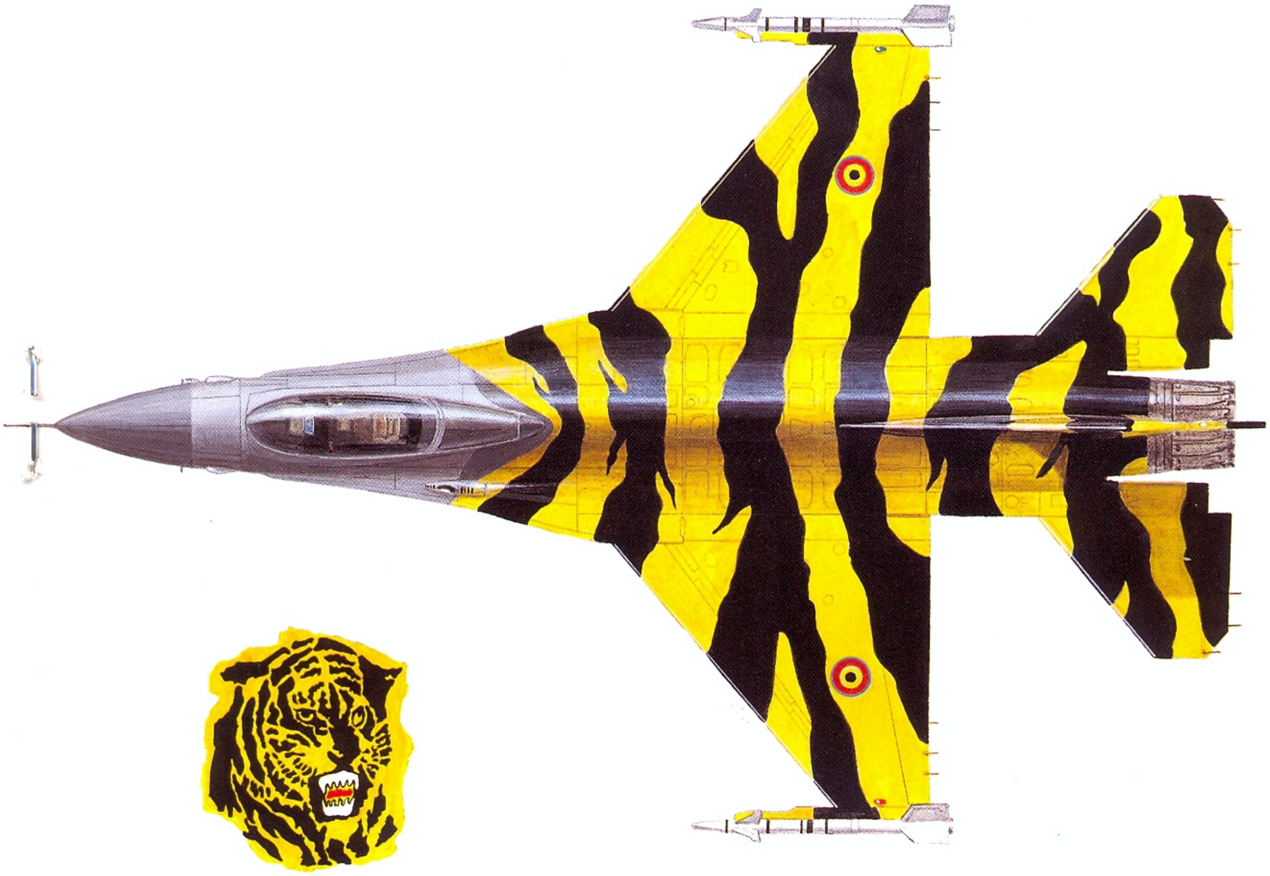
YF-16A
s/n 72-1567



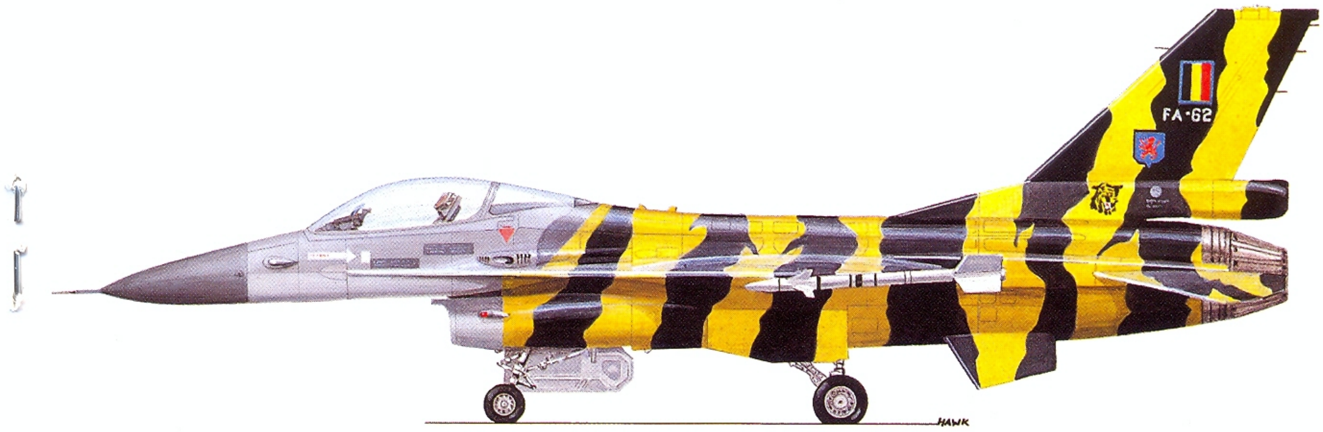

FORTUNA SVET FORTIBUS
10th B WING

10. Wing

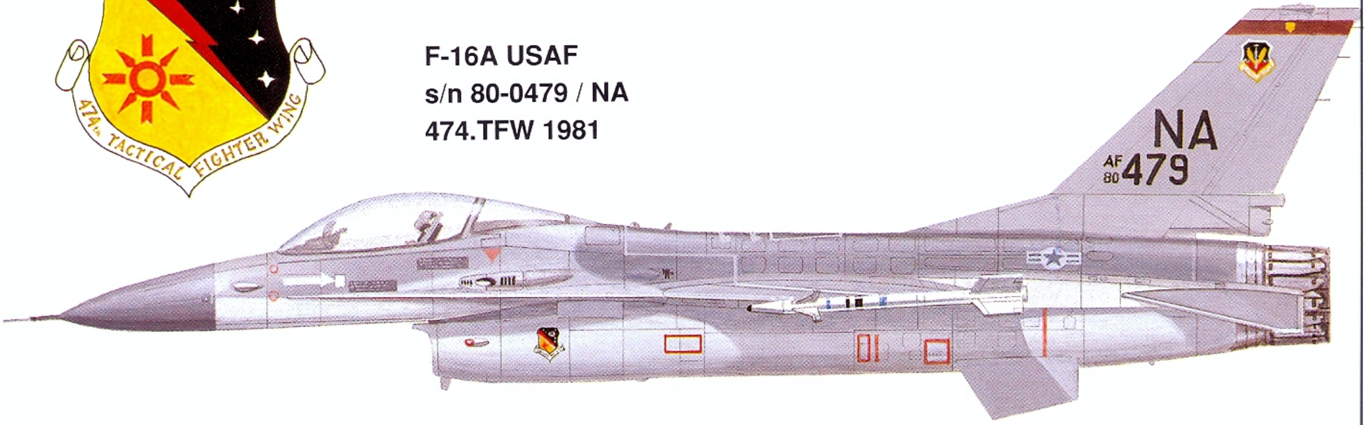
F-16A
FA-62
s/n 80-3553
Kleine Brogel
1985



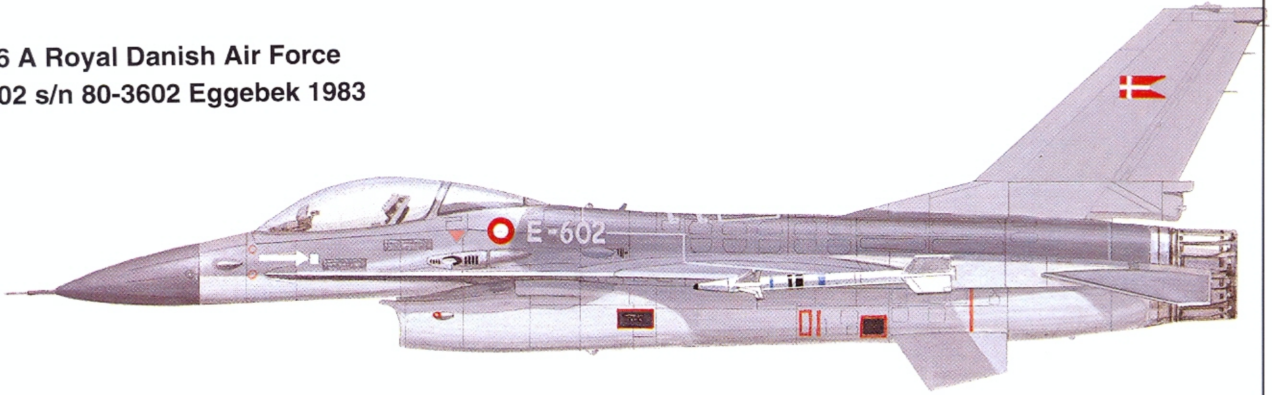
31. Squadron



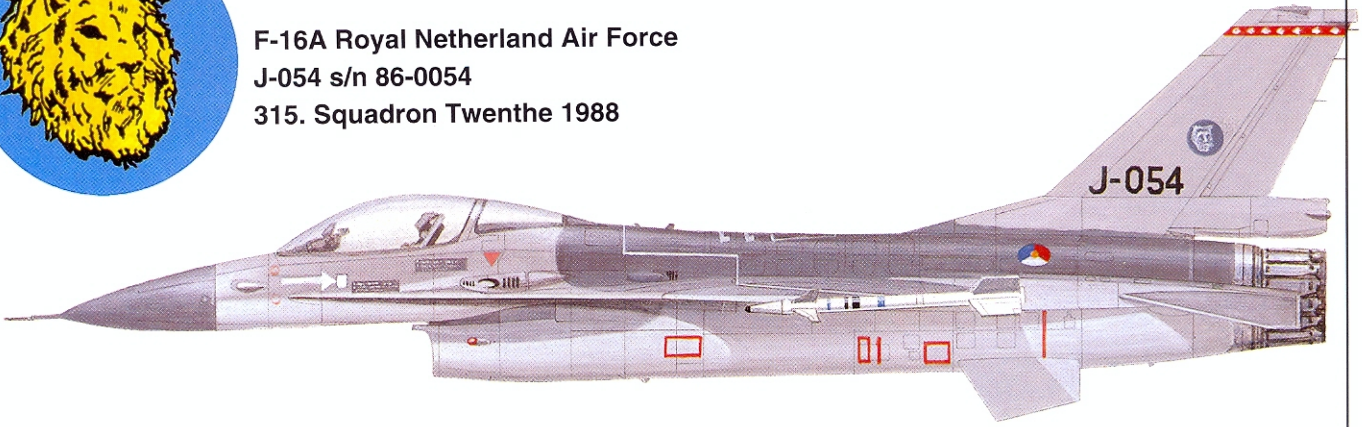
F-16A USAF
s/n 80-0479 / NA
474.TFW 1981


NA
AF
80
479
01

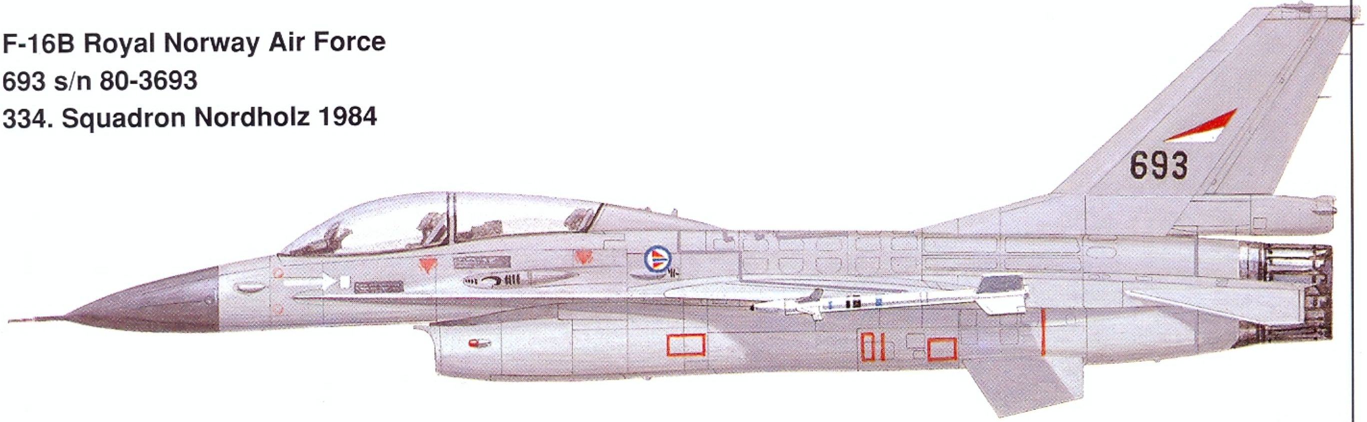
F-16 A Royal Danish Air Force
E-602 s/n 80-3602 Eggebek 1983



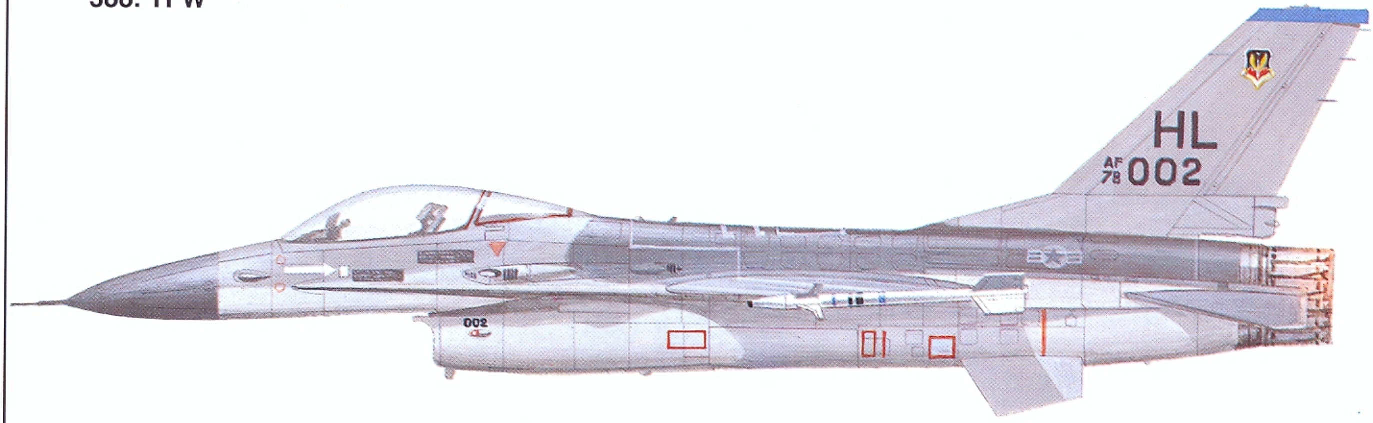
F-16A Royal Netherland Air Force
J-054 s/n 86-0054
315. Squadron Twenthe 1988



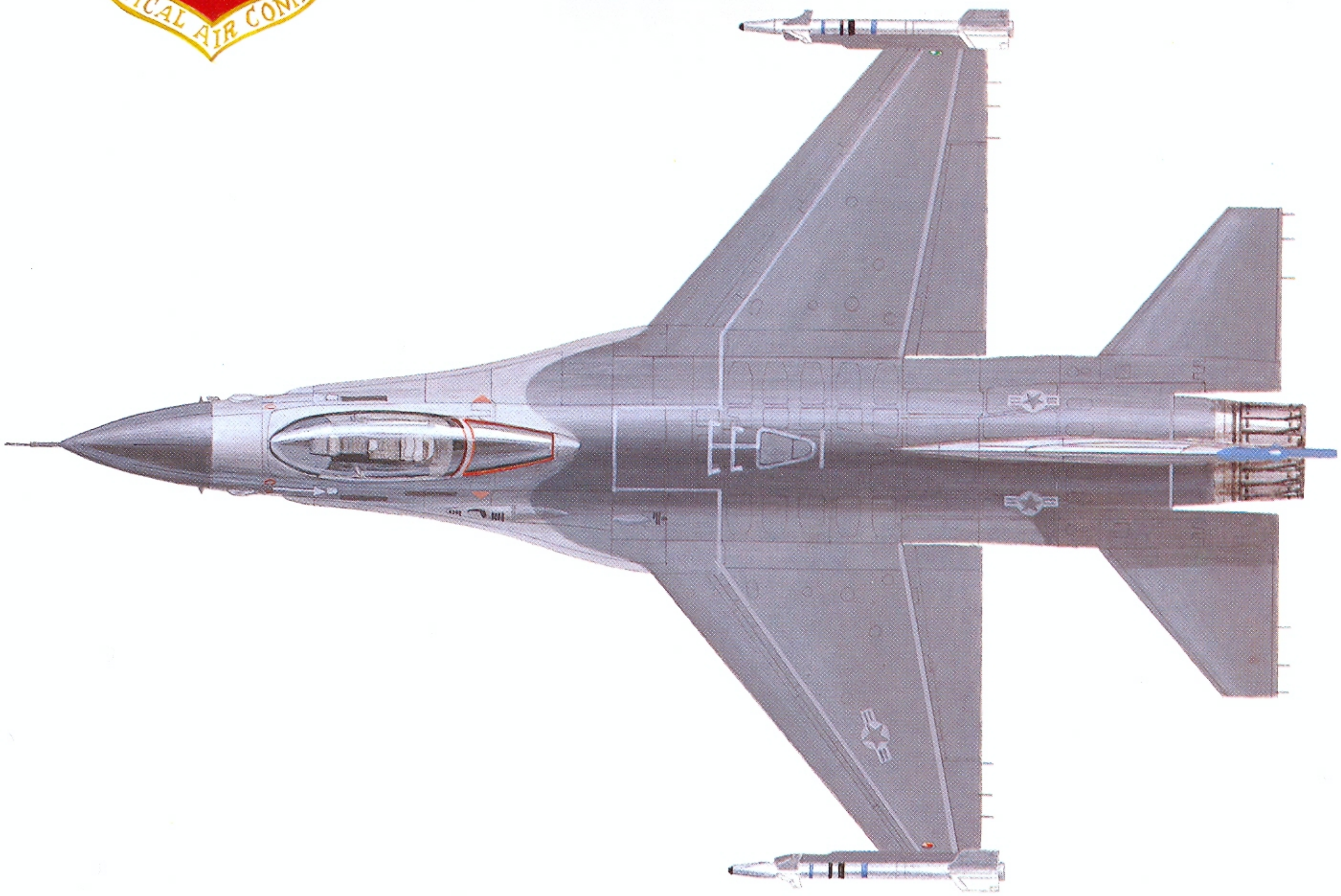
F-16B Royal Norway Air Force
693 s/n 80-3693
334. Squadron Nordholz 1984

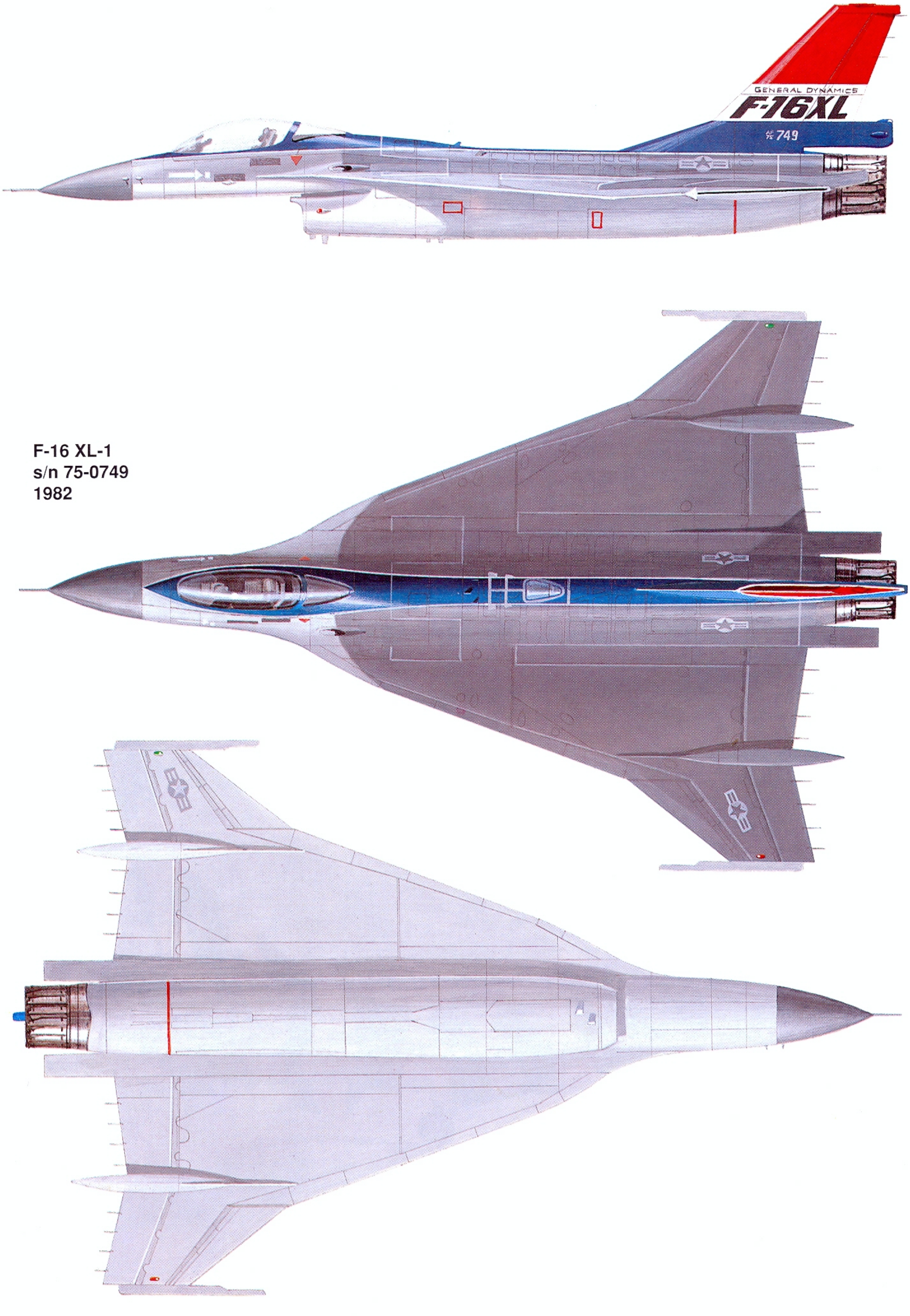


F-16A USAF
s/n 78-0002 / HL
388. TFW

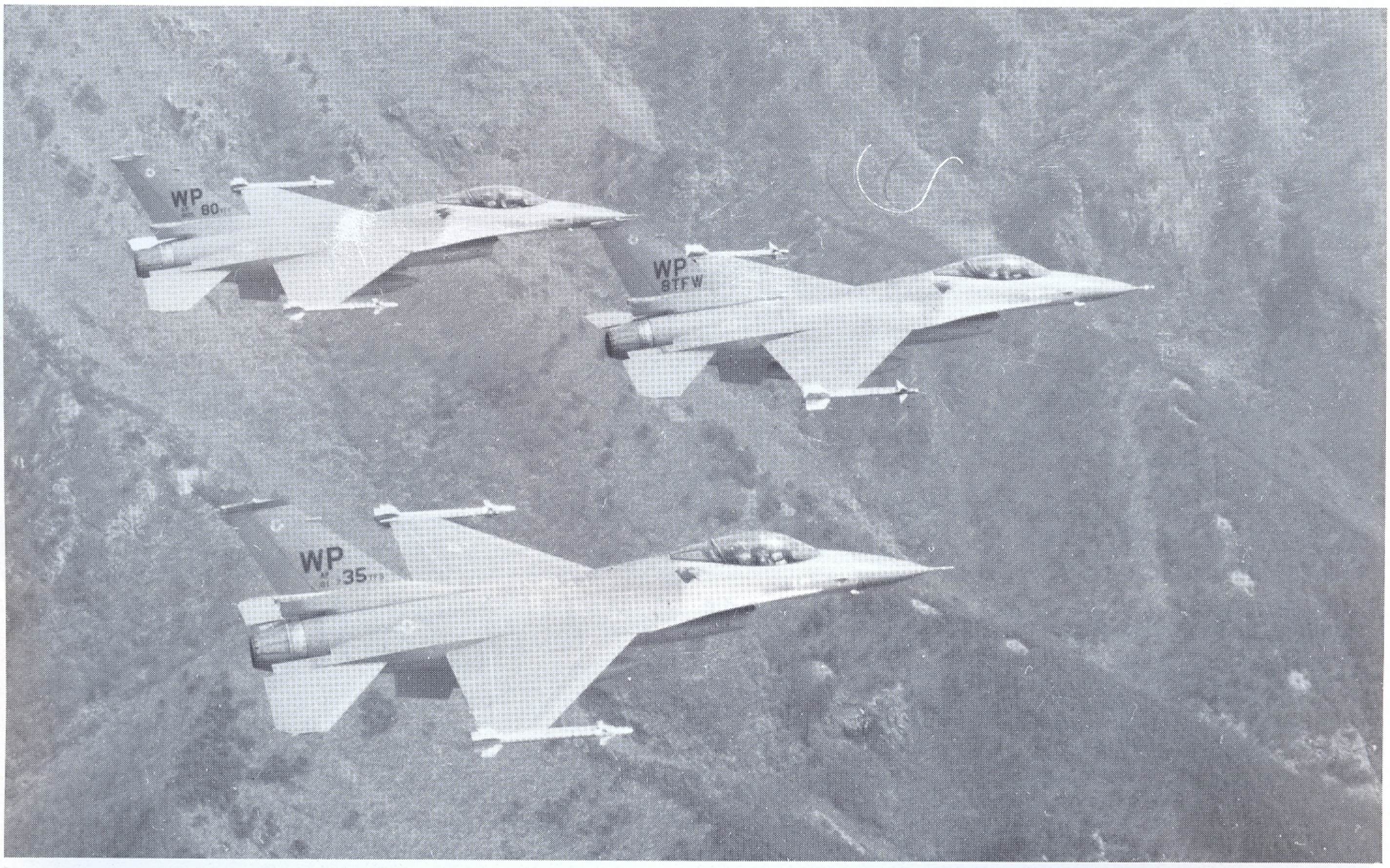

HL
AF 78 002
002
01

TACTICAL AIR COMMAND



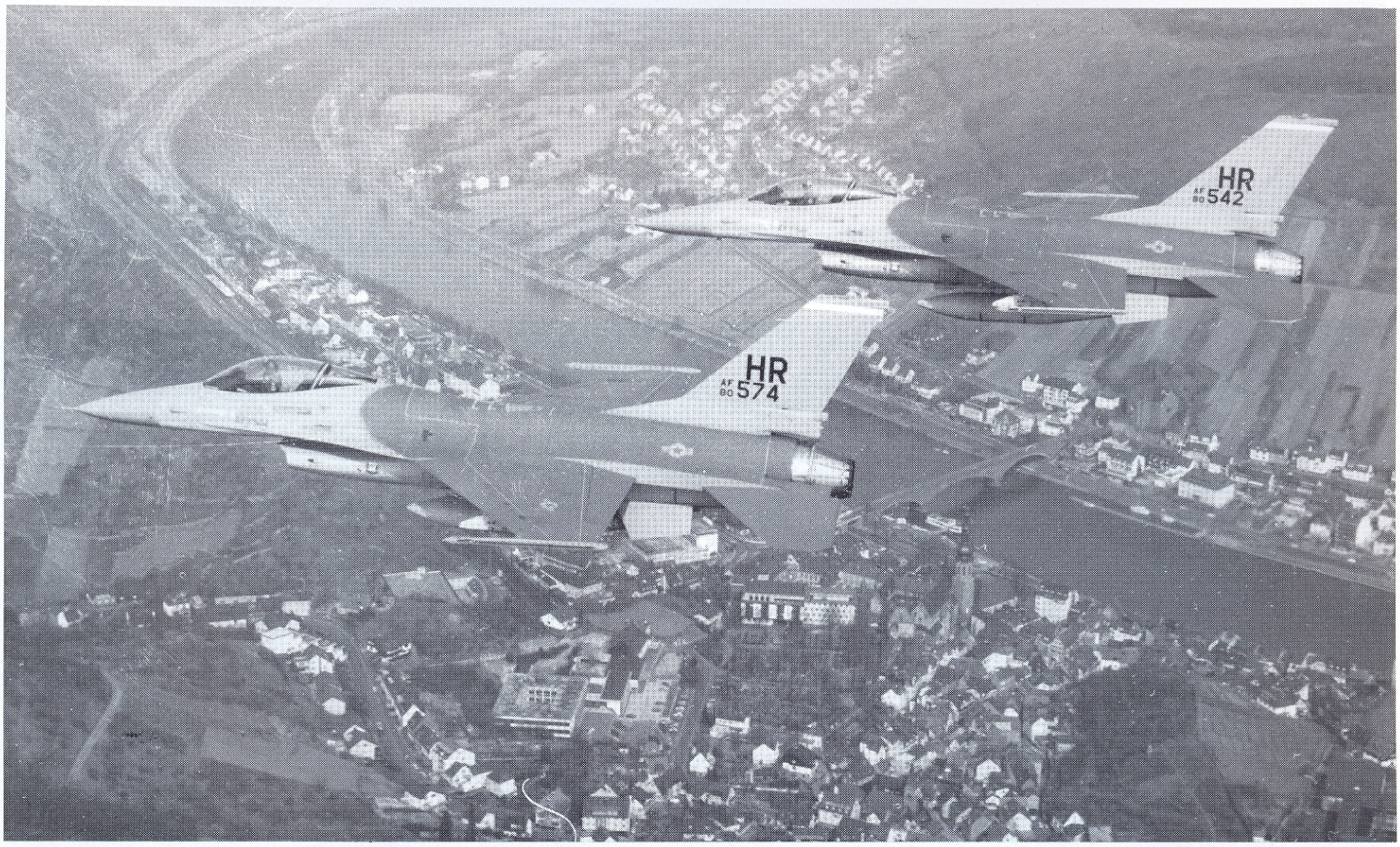

GENERAL DYNAMICS
F-16XL
AF 75 749

F-16 XL-1
s/n 75-0749
1982



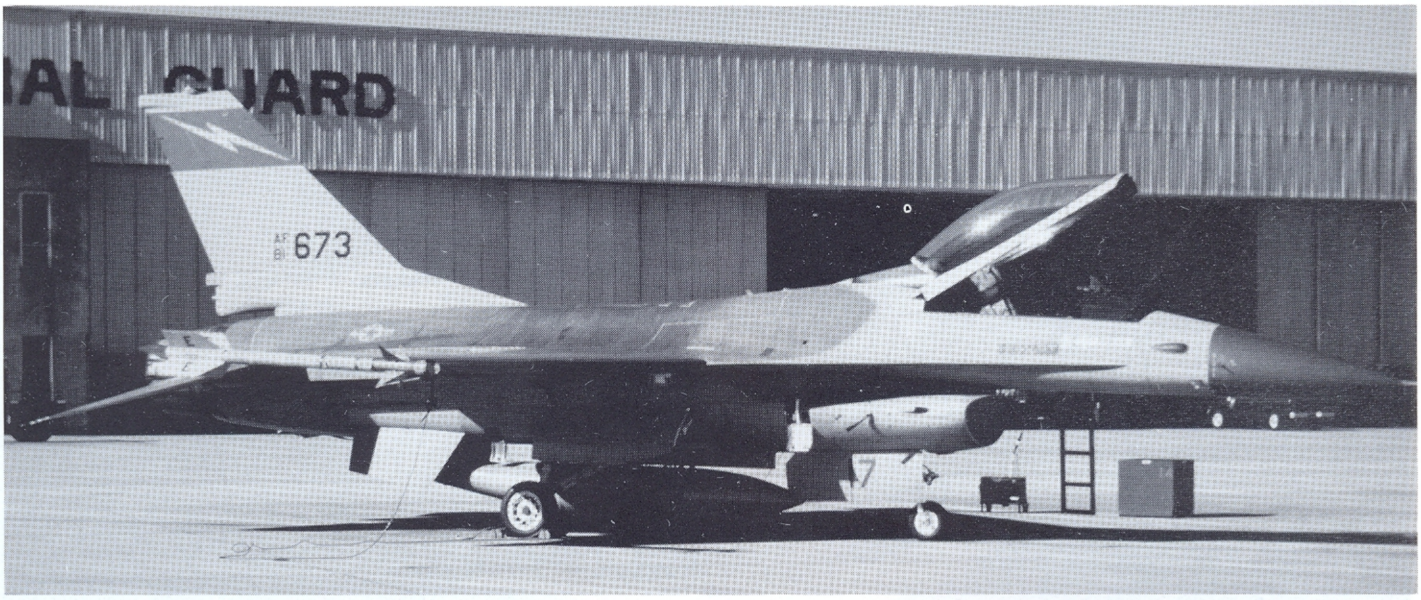
Drei F-16A der 8.TFW. Vorne die Maschine des Geschwaderkommodores. Dahinter die F-16A des Staffelkapitäns der 32. TFS und der 80.TFS.

Three F-16As of the 8th TFW. In front the aircraft of the Wing Commander. Behind him, the aircraft of the 32nd TFS and of the 80th TFS.



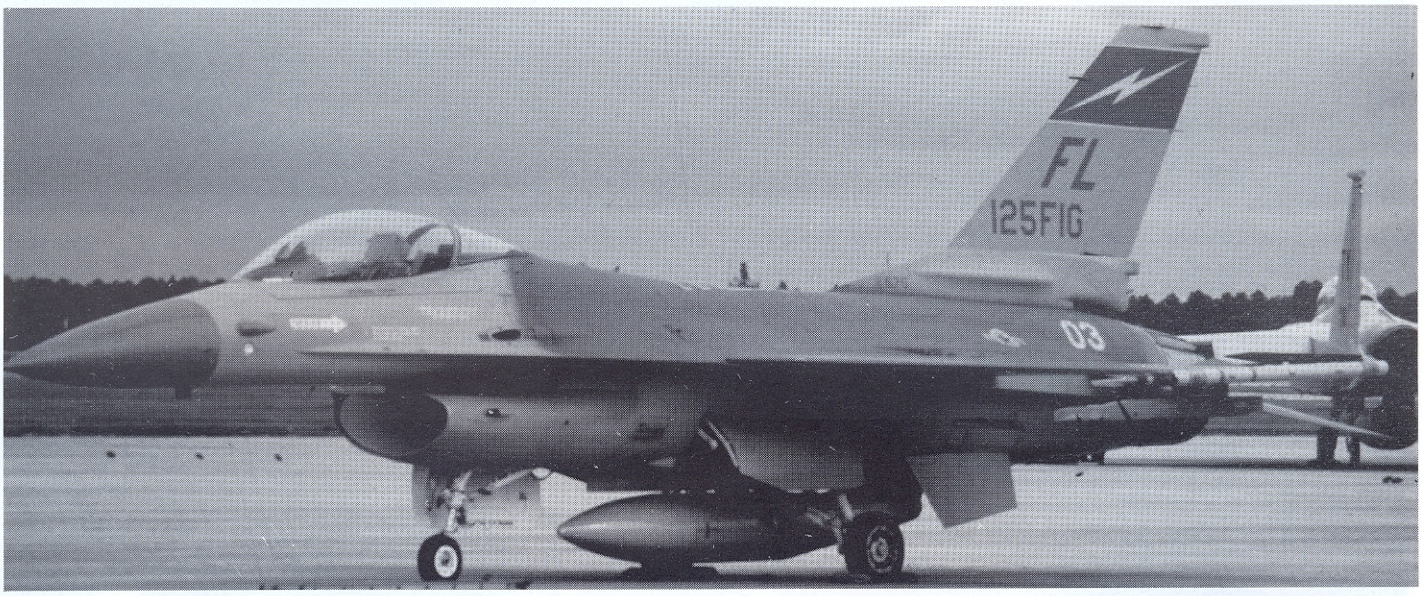
Zwei F-16A (s/n 80-0574/HR und 80-0542/ HR) des 50.TFW. Auf dem Lufteinlauf befindet sich das Wappen der 313.TFS, der weiße Streifen am Leitwerk deutet aber auf die Zugehörigkeit zur 496.TFS hin. Die Staffelfarbe der 313.TFS war orange.

Two F-16As of the 50th TFW. On the air intake they sports the badge of the 313th TFS, but the white stripe on the fin says, that the aircraft belongs to the 496th TFS. The squadron colour of the 313th TFS was orange.



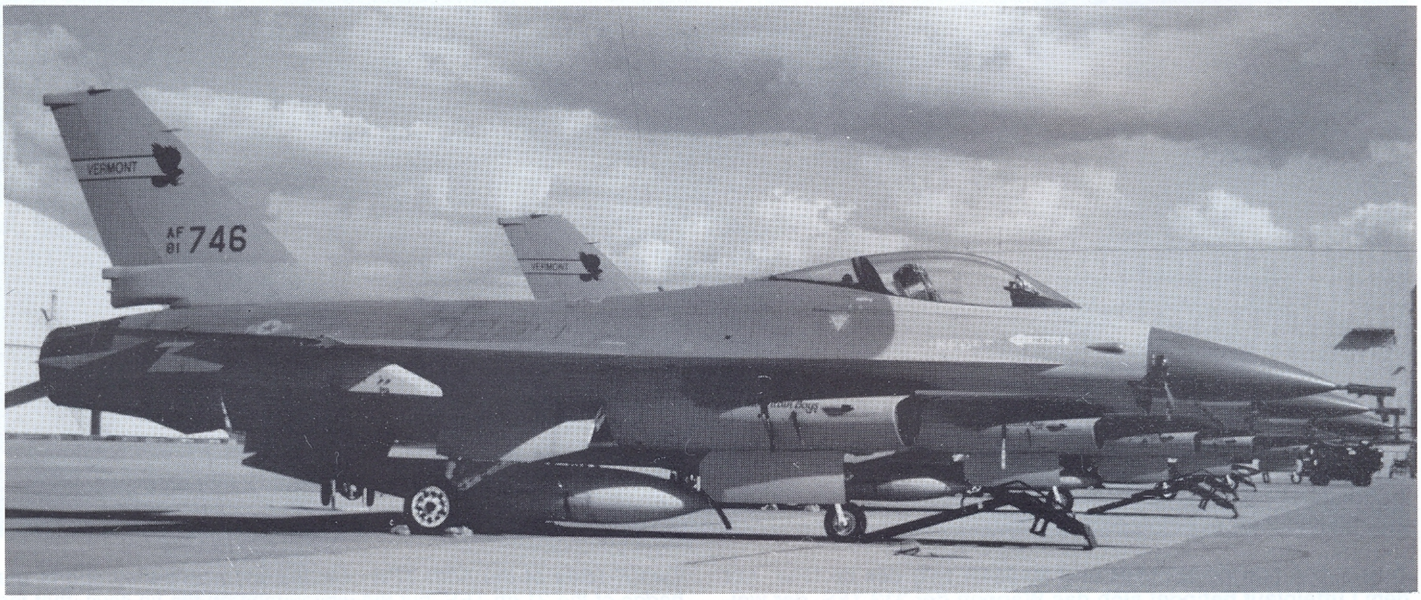
F-16A (s/n 81-0673/17) der 125.FIG (Florida ANG) ohne die Kennzeichnung "FL" in Jacksonville 1988.

F-16A of the 125th FIG (Florida ANG) without the base-code "FL" at Jacksonville 1988.



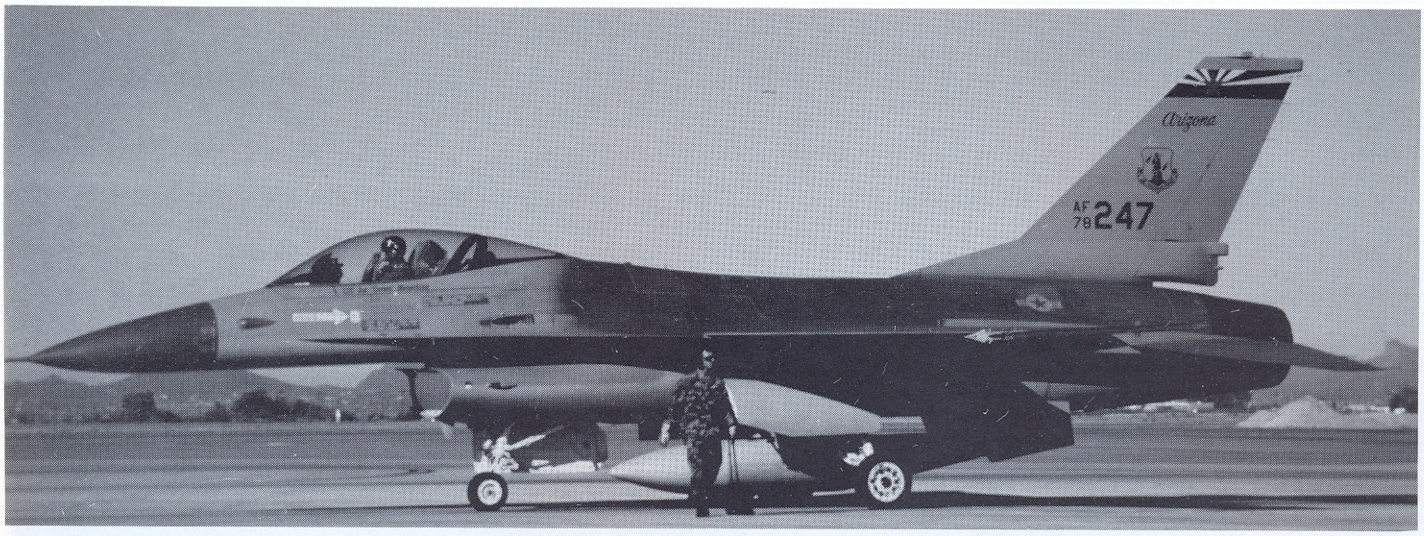
F-16A (s/n 81-0675/FL/03) der 125.FIG (Florida ANG).

F-16A of the 125th FIG (Florida ANG).



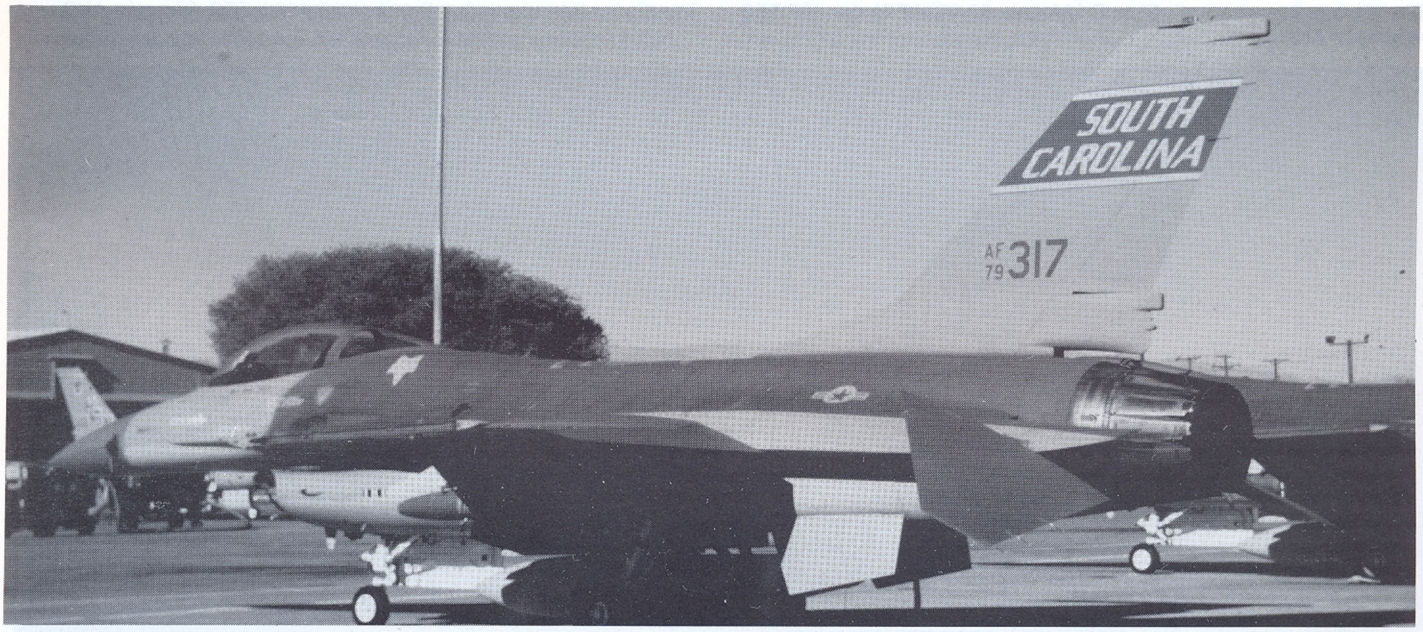
F-16A (s/n 81-0746) der 134.TFS/158.FIG der Vermont ANG aus Burlington.

F-16A of the 134th TFS/158th FIG from the Vermont ANG at Burlington.


Arizona
AF 78 247

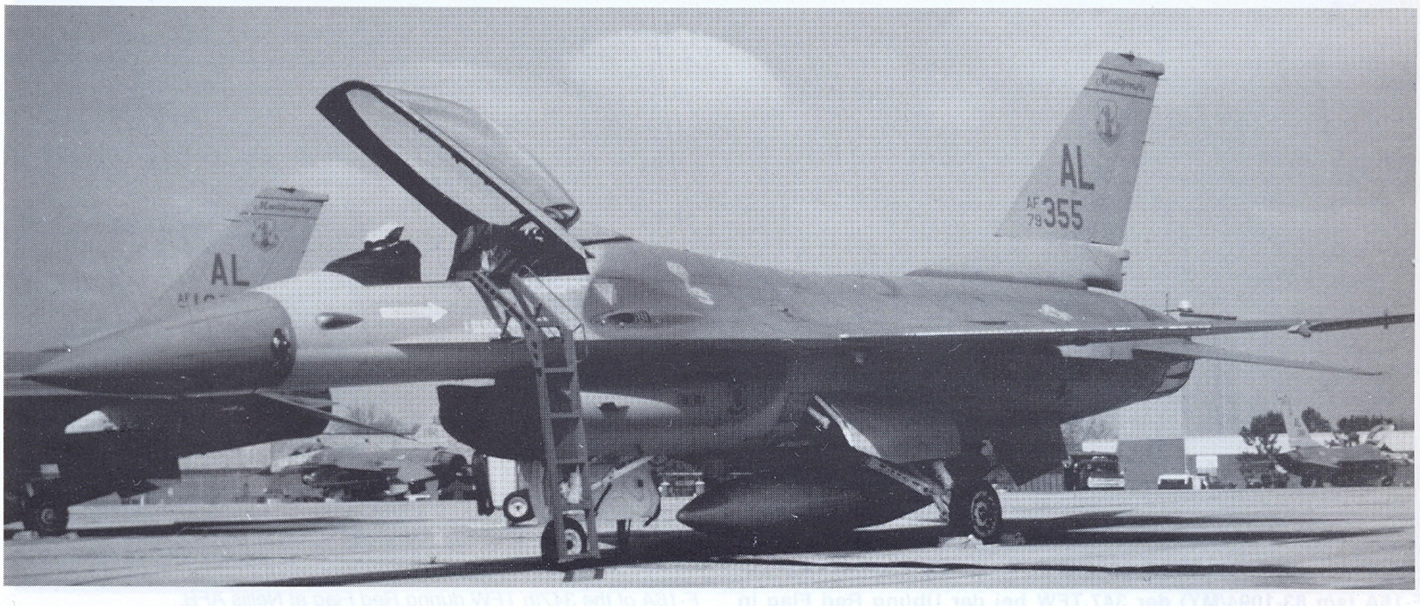
Bei dieser F-16A (s/n 78-0247) der 148.TFS/162.TFG (Arizona ANG) handelt es sich um die ehemalige J-247 der niederländischen Luftwaffe.

This F-16A of the 148th TFS/162nd TFG (Arizona ANG) is the former J-247 of the Royal Netherland AF.


SOUTH CAROLINA
AF 79 317

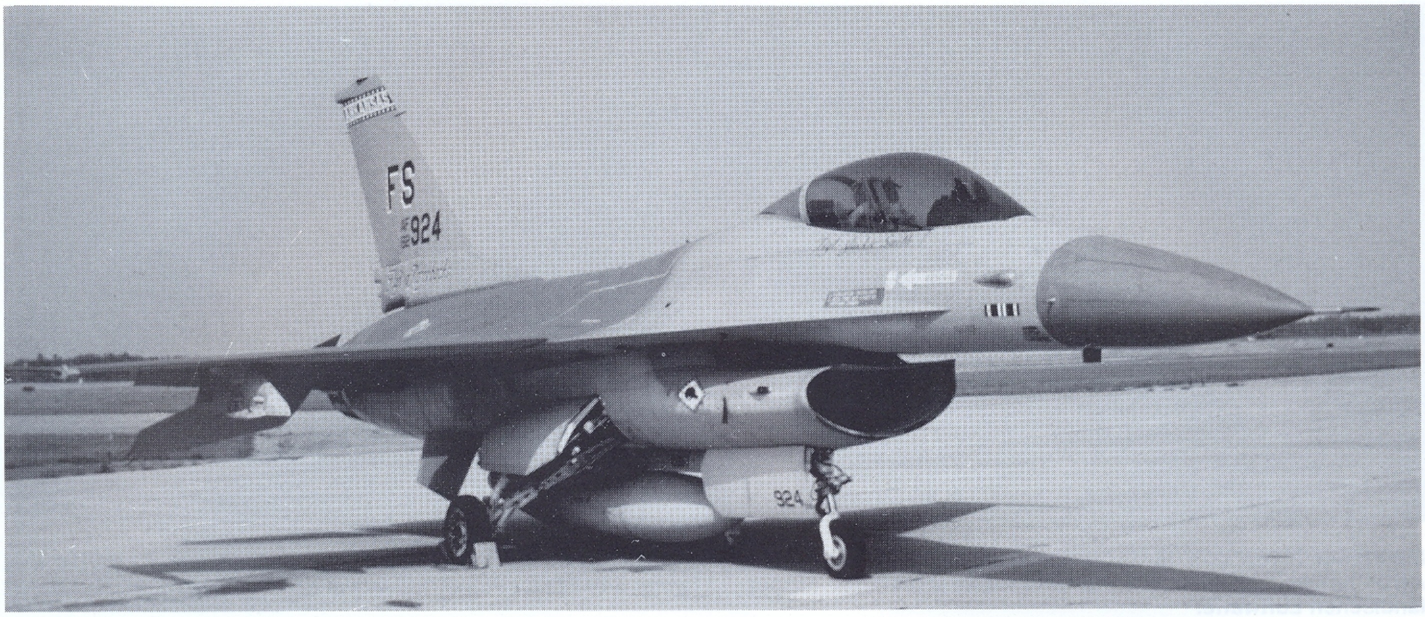
F-16A (s/n 79-0317) der 157.TFS/169.TFG South Carolina ANG in Nellis 1989.

F-16A of the 157th TFS/169th TFG South Carolina ANG at Nellis in 1989.


AL
AF 79 355
AL

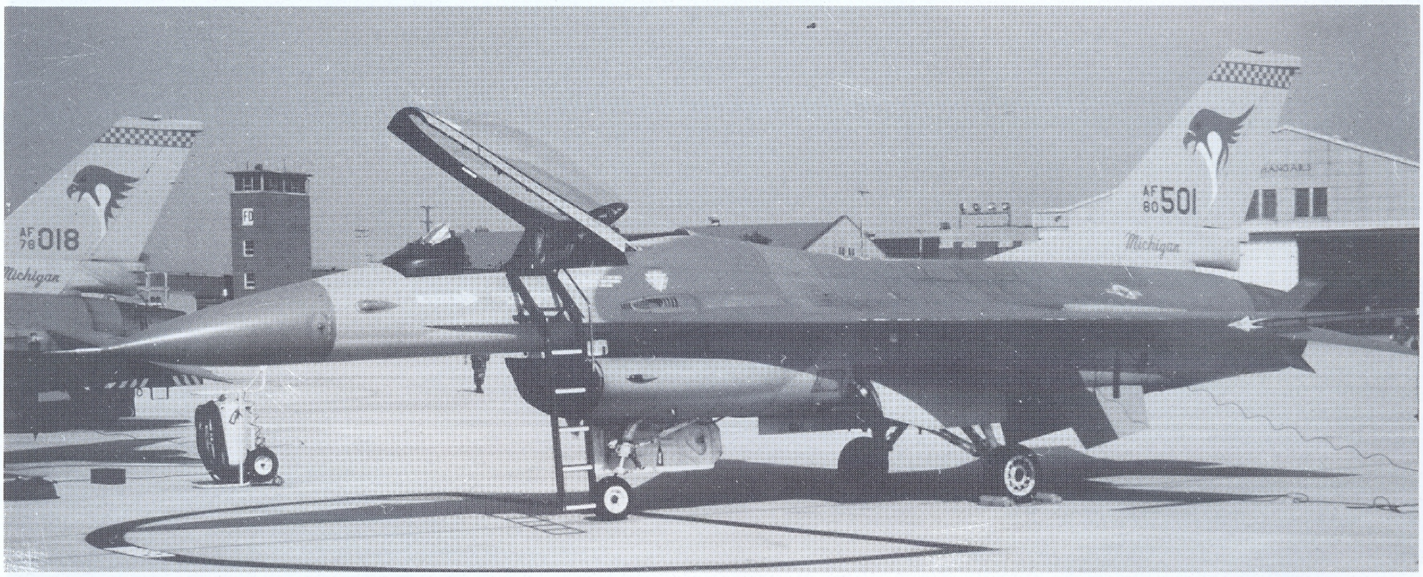
F-16A (s/n 79-0355/AL) der 160.TFS/187.TFG Alabama ANG.

F-16A of the 160th TFS/187th TFG Alabama ANG.


ARKANSAS
FS
AF 82 924
924

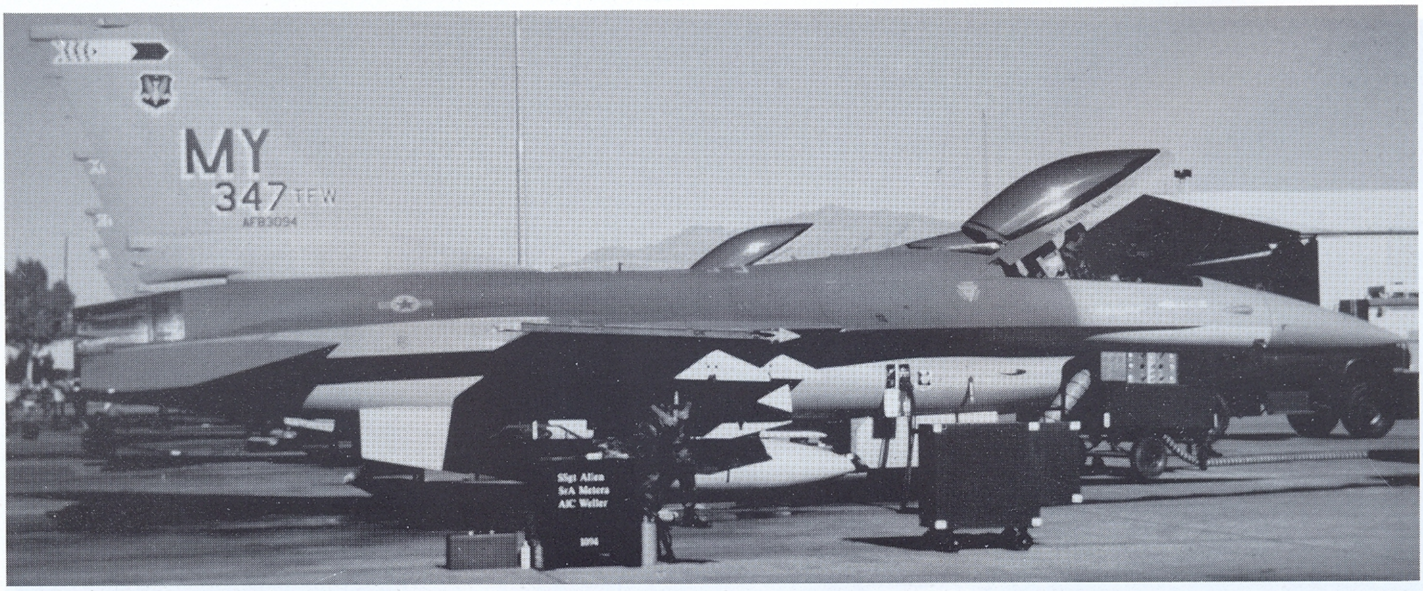
Die “Flying Razorbacks”. Eine F-16A (s/n 82-0924/FS) der 188.TFG Arkansas ANG.

The “Flying Razorbacks”. A F-16A of the 188th TFG Arkansas ANG.


AF 78 018
Michigan
AF 80 501
Michigan

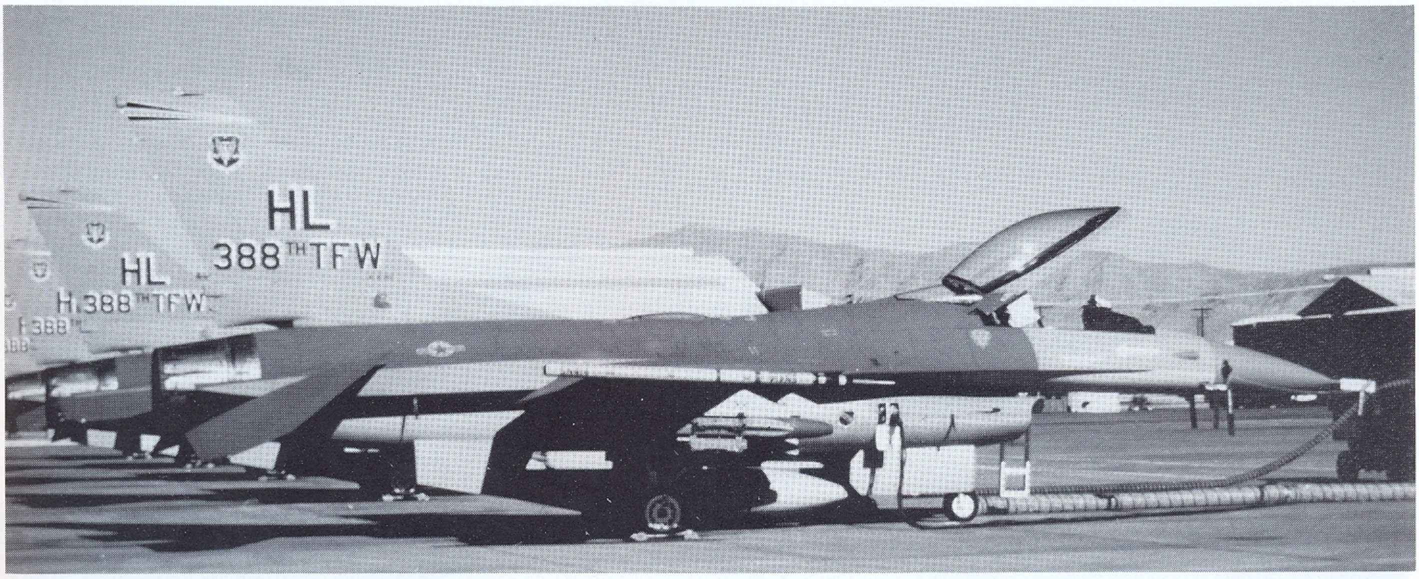
F-16A (s/n 80-0501) der 127.TFW (Michigan ANG) aus Selfridge.

F-16A of the 127th TFW (Michigan ANG) from Selfridge.


MY
347 TFW
AF83094
Sgt Allen
SrA Metera
A1C Weller
1094

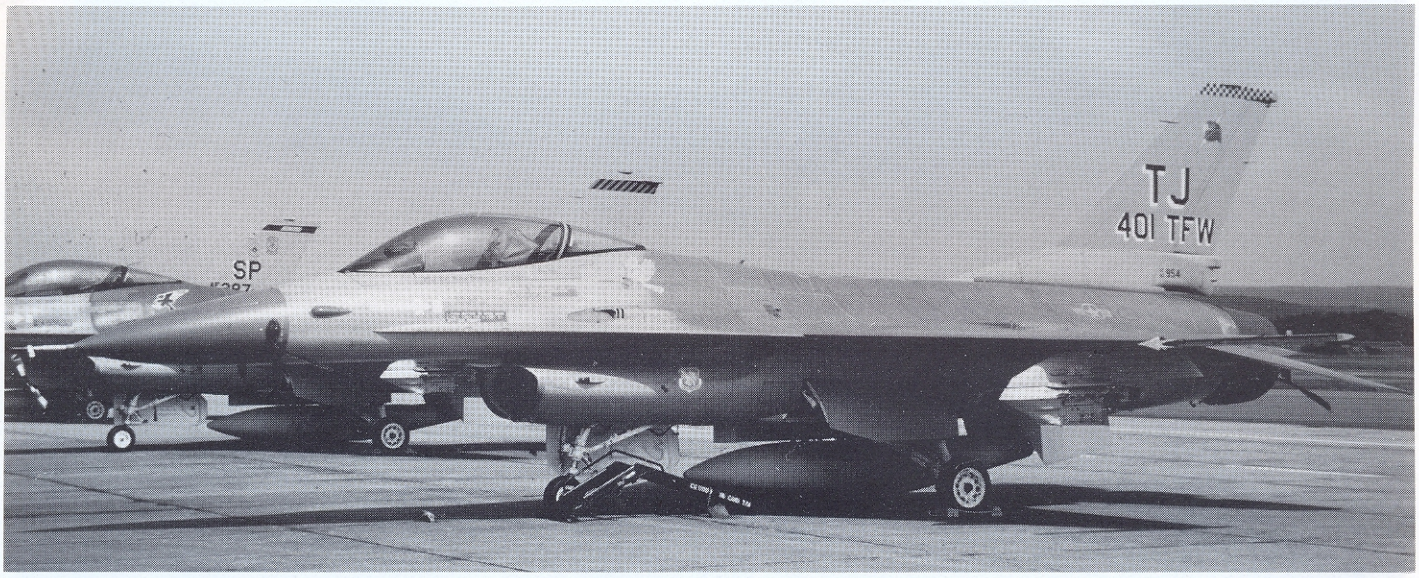
F-16A (s/n 83-1094/MY) der 347.TFW bei der Übung Red Flag in Nellis.

F-16A of the 347th TFW during Red Flag at Nellis AFB,



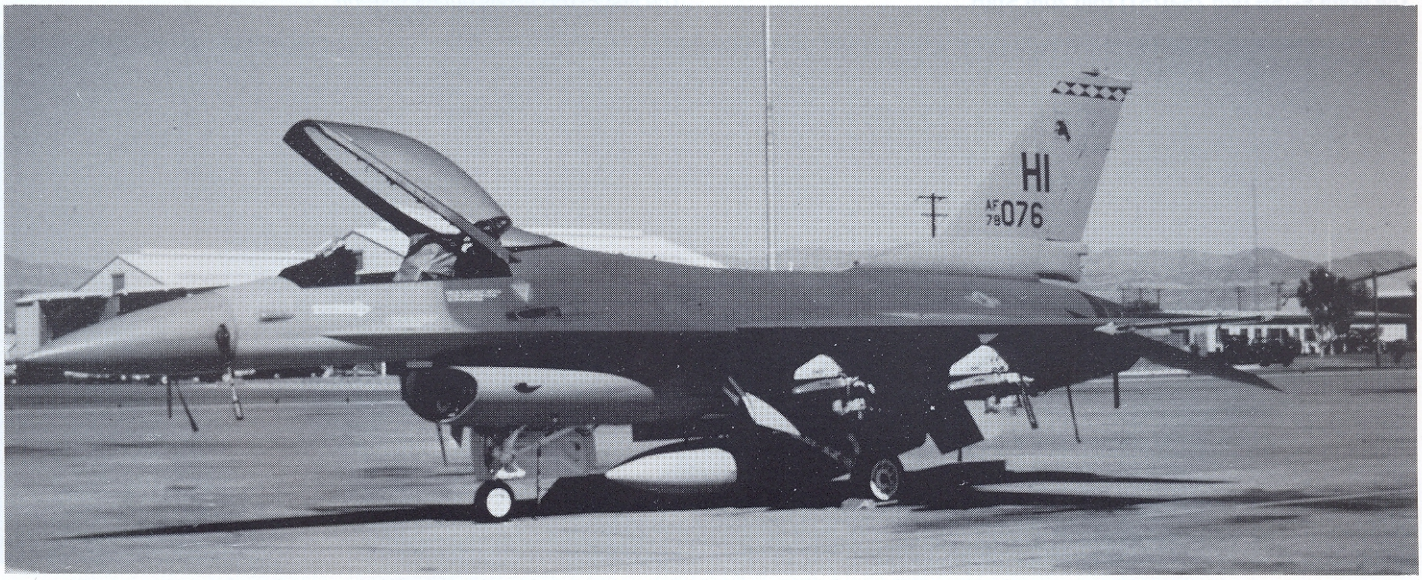
Bei der Übung "Red Flag" in Nellis erhielten 1989 die teilnehmenden F-16A der 388.TFW die gleichen Leitwerksmarkierungen, wie sie sonst nur der Geschwaderkommodore führt.

During "Red Flag" exercise at Nellis AFB in 1989, all the participating F-16As of the 388th TFW got the same tail-marks, like the wing commanders aircraft.



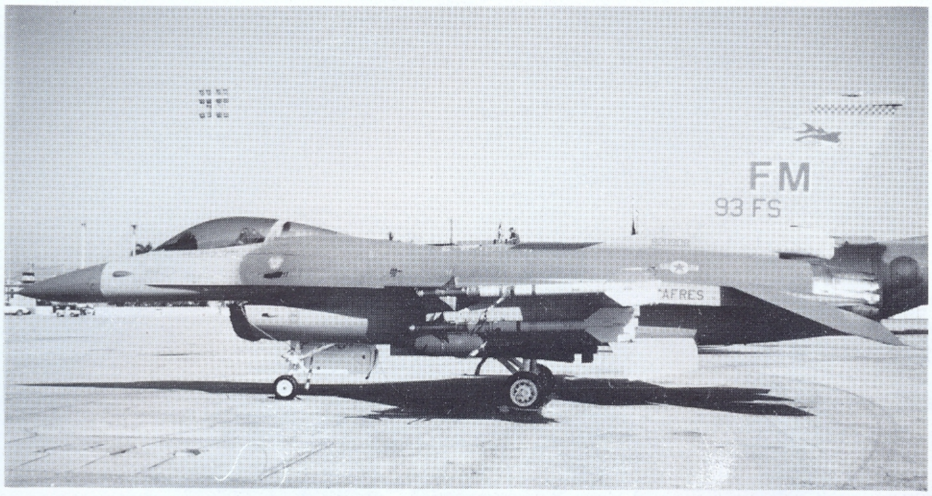
F-16A (s/n 82-0954/TJ) der 401.TFW beim Shure-Fire-Wettbewerb 1988 in Sembach.

F-16A of the 401st TFW during the competition "Shure-Fire" at Sembach AB in 1988.



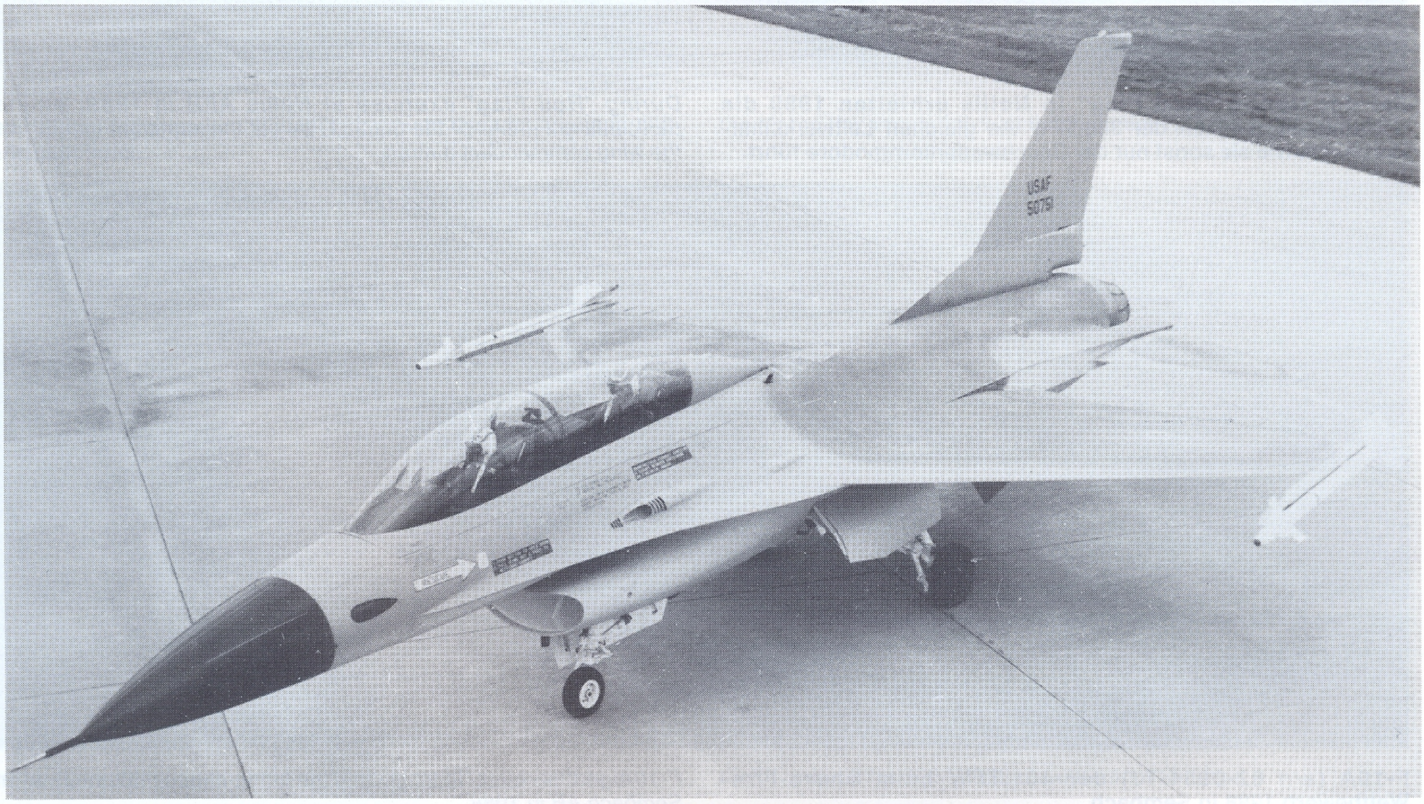
F-16A (s/n 78-0076/HI) der 466.TFS/419. TFW (AFRES) aus Ogden/Utah, fotografiert in Hill 1987.

F-16A of the 466th TFS/419th TFW (AFRES) from Ogden/Utah. The photograph was taken at Hill AFB in 1987.



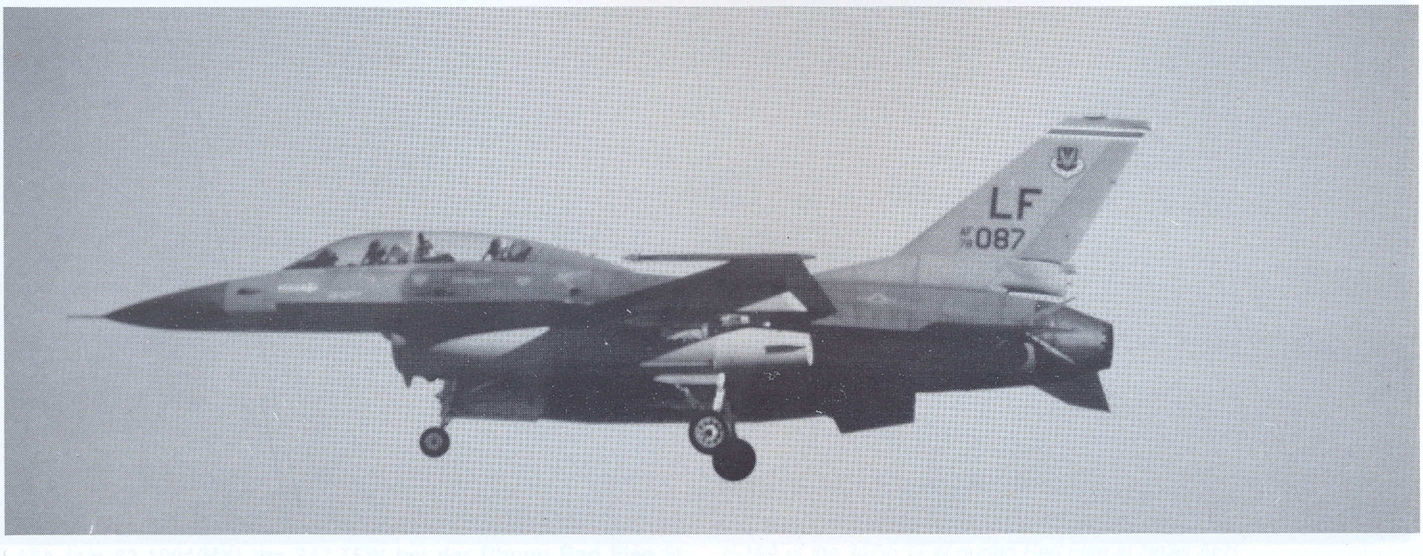
Auch die Einheiten der AFRES rüsten auf die F-16 um. Hier die s/n 82-0908/FM der 93.FS/482.FW aus Homestead/Florida

Also the units of the AFRES receives the F-16s. Depicted here is 82-0908/FM of the 93rd FS/482nd FW from Homestead/Florida



Die erste F-16B (s/n 75-0751) rollt zum Start.

The first F-16B taxies out for take-off.

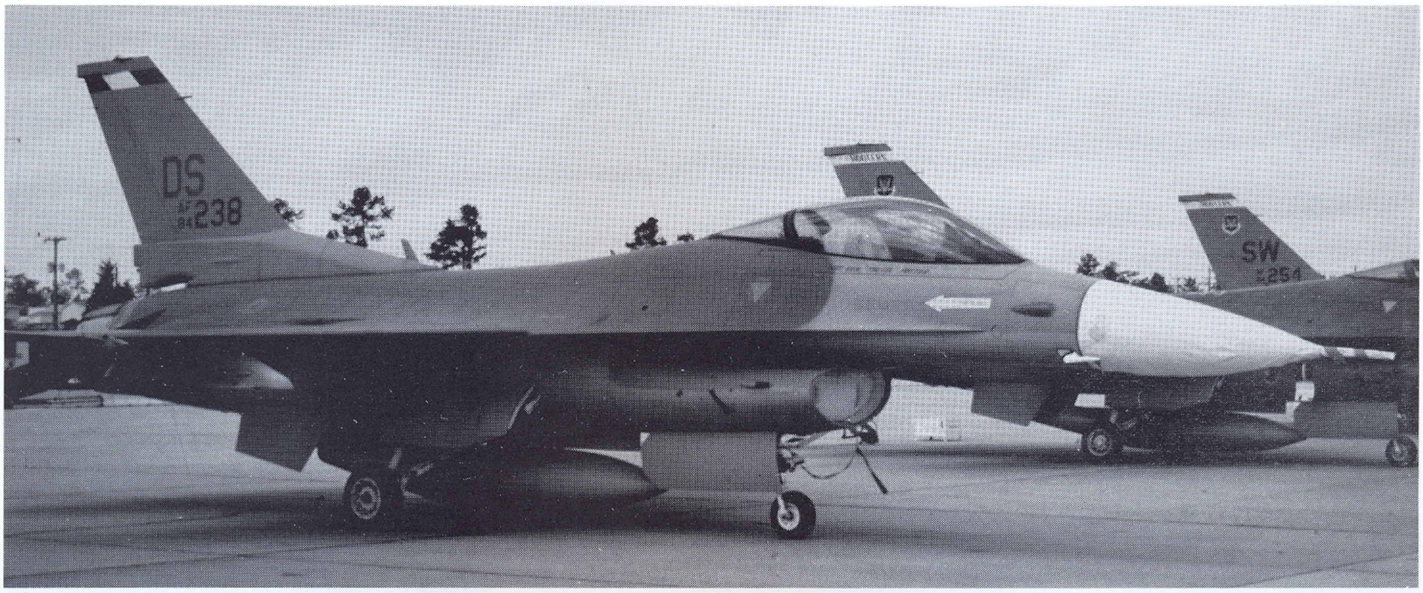


F-16B (s/n 78-0087/LF) der 311.TFTS/58. TTW im Anflug auf Luke (1989).

F-16B of the 311th TFTS/58.TTW on final to Luke AFB.

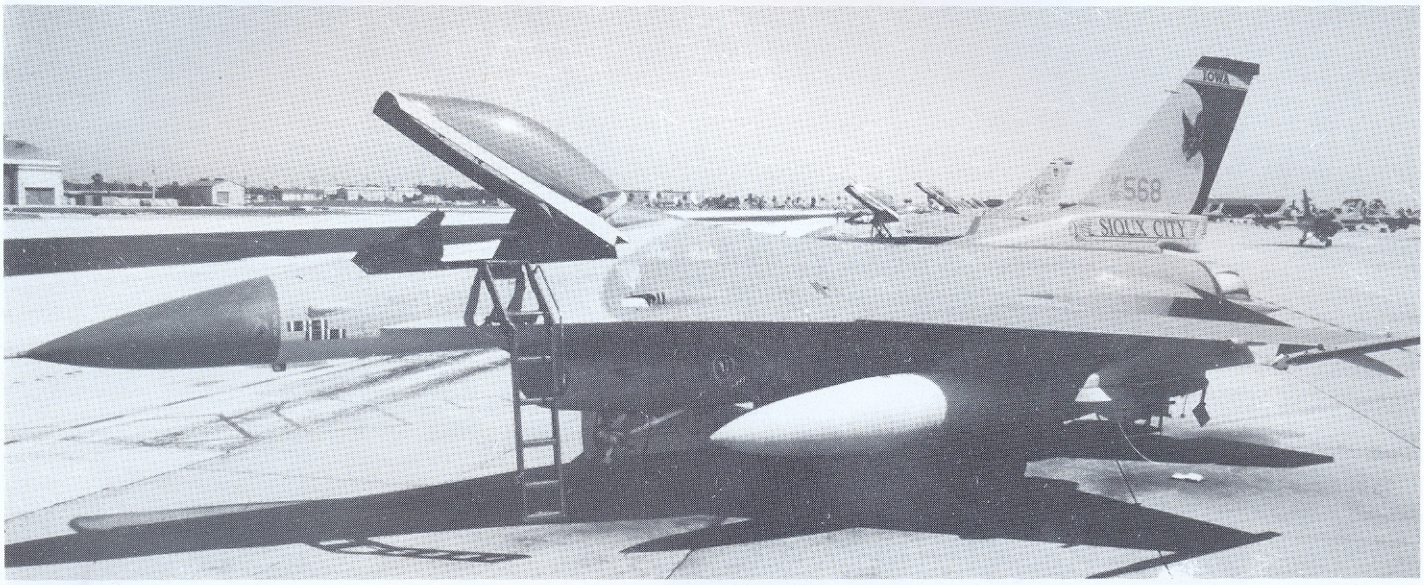
F-16C (s/n 87-0230) während eines Testfluges.

F-16C during a test flight.


DS
AF 84 238
SW
254

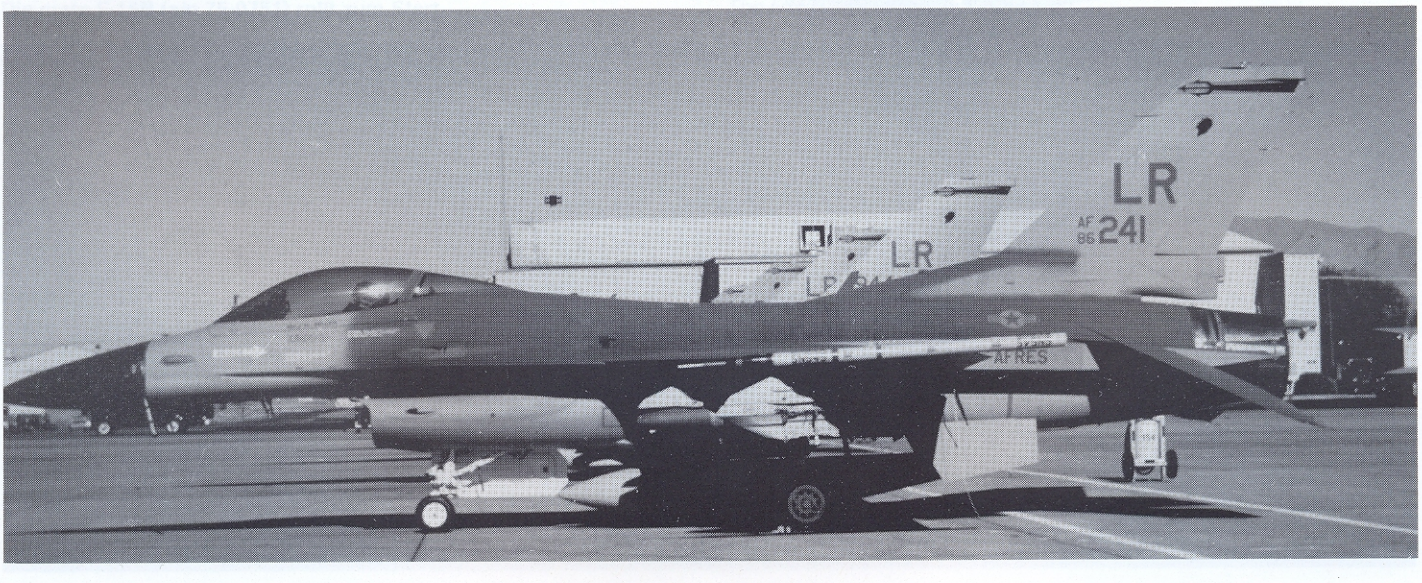
F-16C (s/n 84-1238/DS). Der Tail-Code steht für "DESERT STORM".

The tail-code "DS" of this F-16C means "DESERT STORM".


IOWA
568
SIOUX CITY

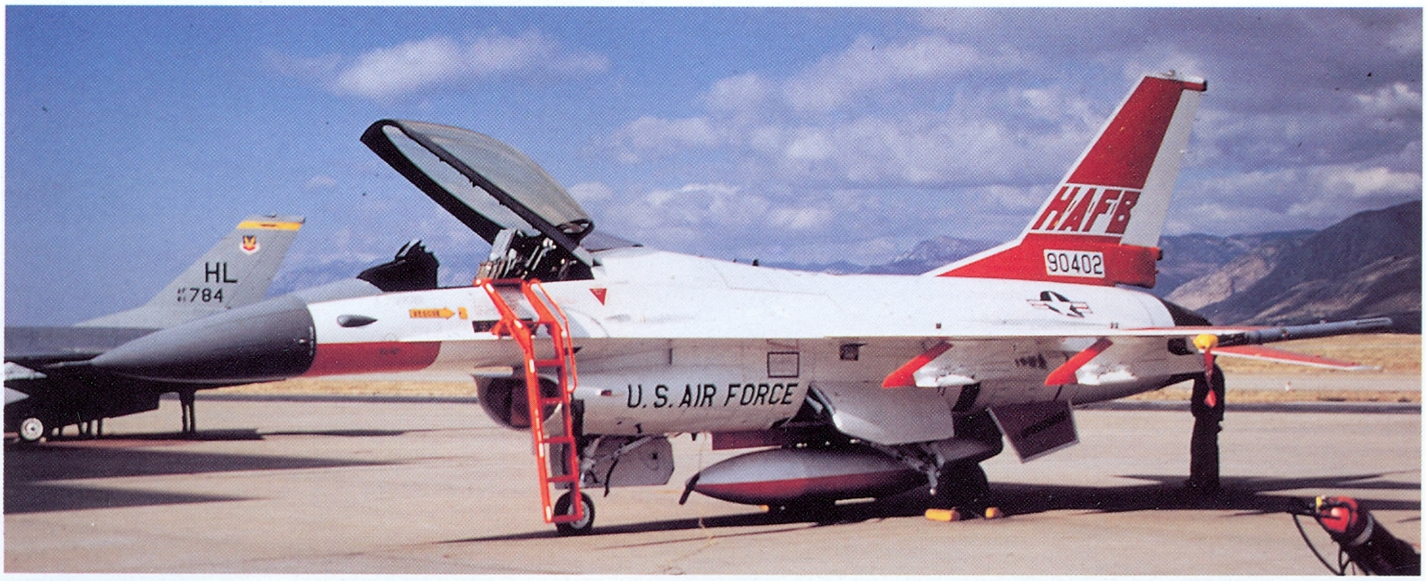
F-16C (s/n 85-1568) der 174.TFS/185.TFG der Iowa ANG aus Sioux City.

F-16C of the 174th TFS/185th TFG (Iowa ANG) from Sioux City.


LR
AF 86 241
LR
AFRES

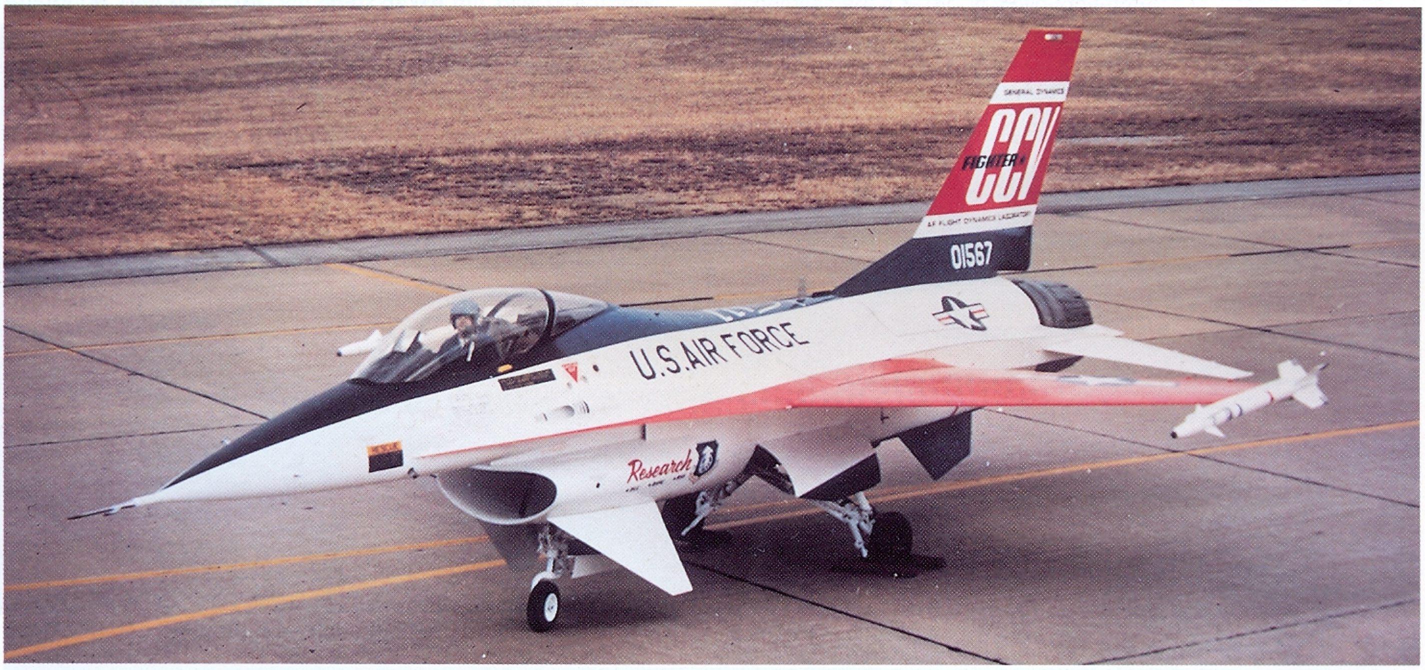
F-16C (s/n 86-0241/LR) der 302.TFS/944. TFG (AFRES) aus Phoenix, Arizona.

F-16C of the 302nd TFS/944th TFG (AFRES) from Phoenix, Arizona.


HL
784
HAFB
90402
U.S. AIR FORCE

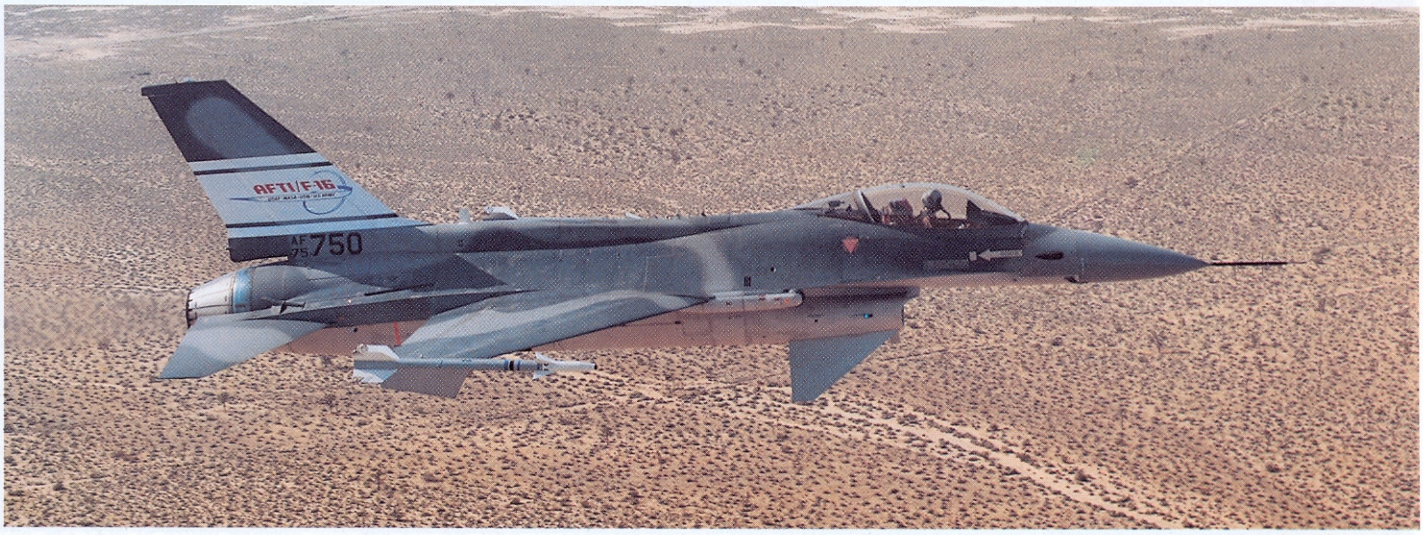
F-16A (s/n 79-0402) vom Ogden Air Logistics Center.

F-16A from Ogden Air Logistics Center.


GENERAL DYNAMICS
FIGHTER
CCV
01567
U.S. AIR FORCE
Research

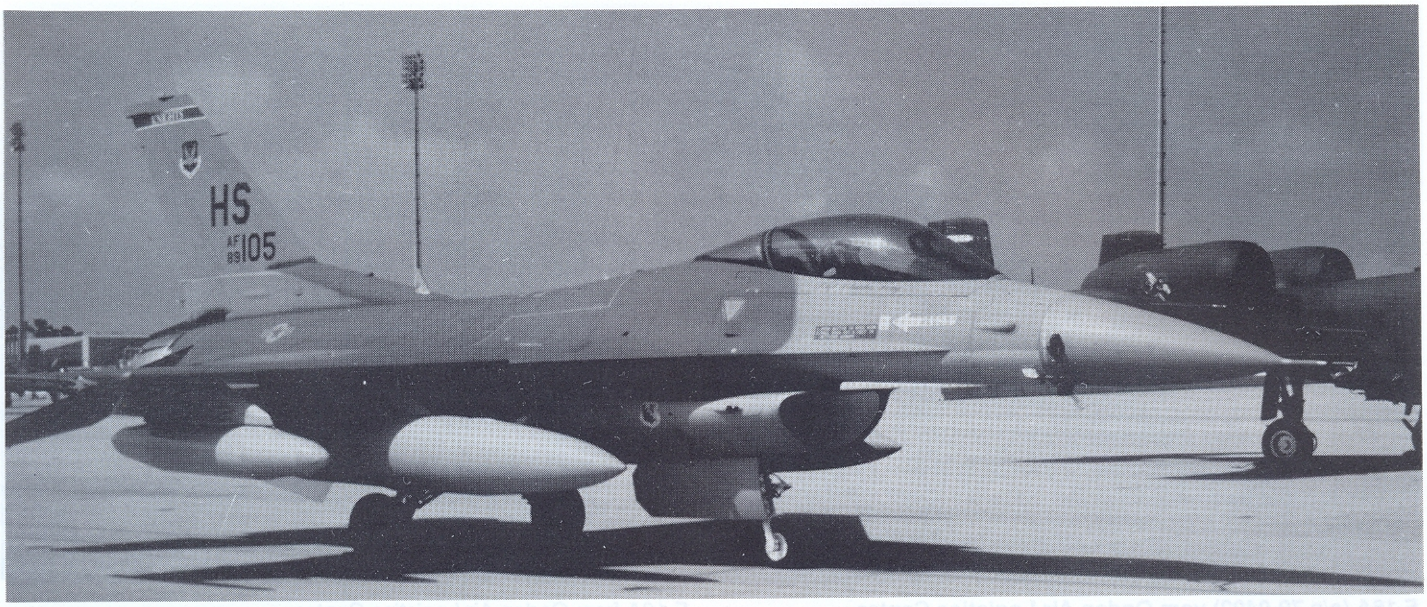
Umgebaut zu einem CCV-Erprobungsträger, der YF-16 Prototyp s/n 72-01567.

YF-16 s/n 72-01567 was modified for the CCV test program.


AFTI/F-16
AF 75 750

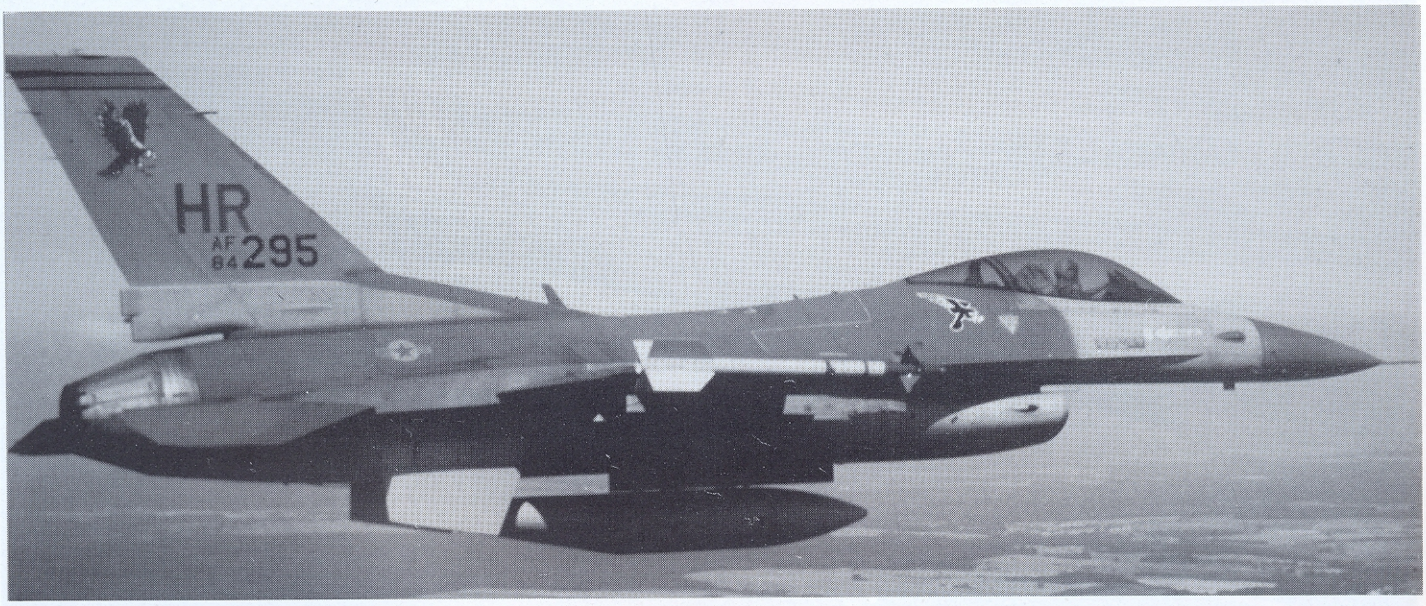
Fotografiert während des Erstflugs am 10. Juli 1982, die AFTI/F-16 s/n 75-0750.

This photograph was taken during the maiden flight of the AFTI/F-16 s/n 75-0750 on July 10, 1982.



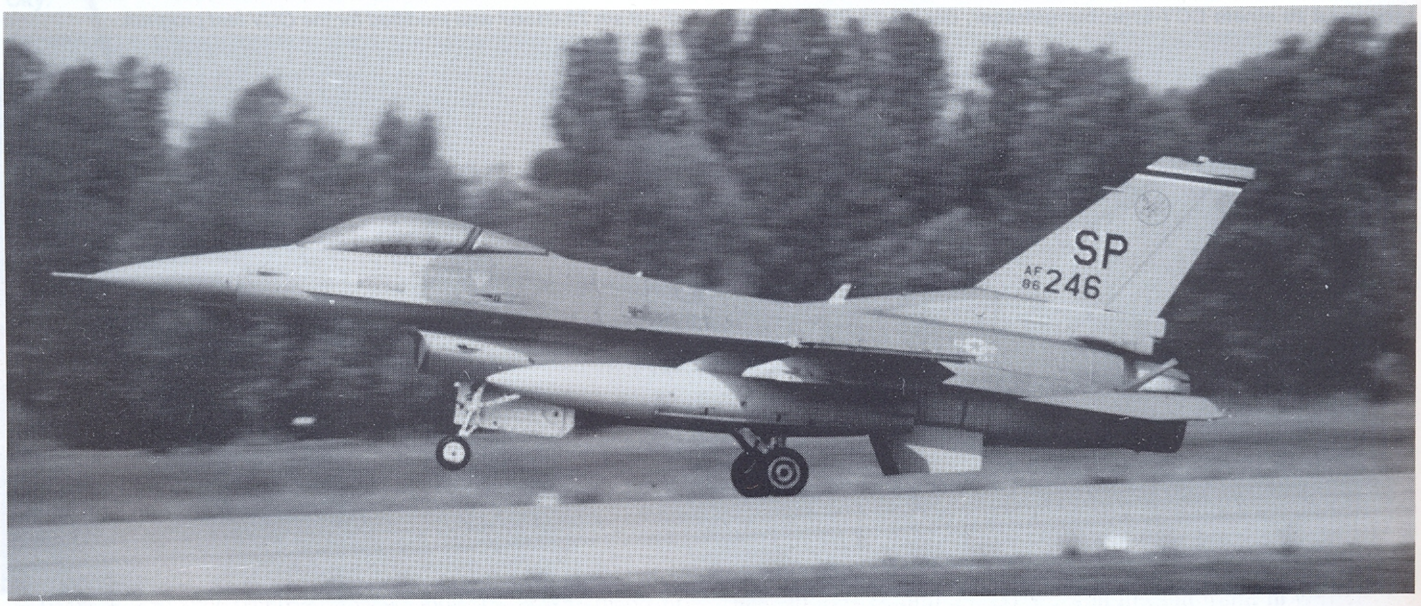
F-16C (s/n 89-2105/HS) der 31.TFW "Knights" in Myrtle Beach 1991.

F-16C of the 31st TFW "Knights" at Myrtle Beach AFB 1991.



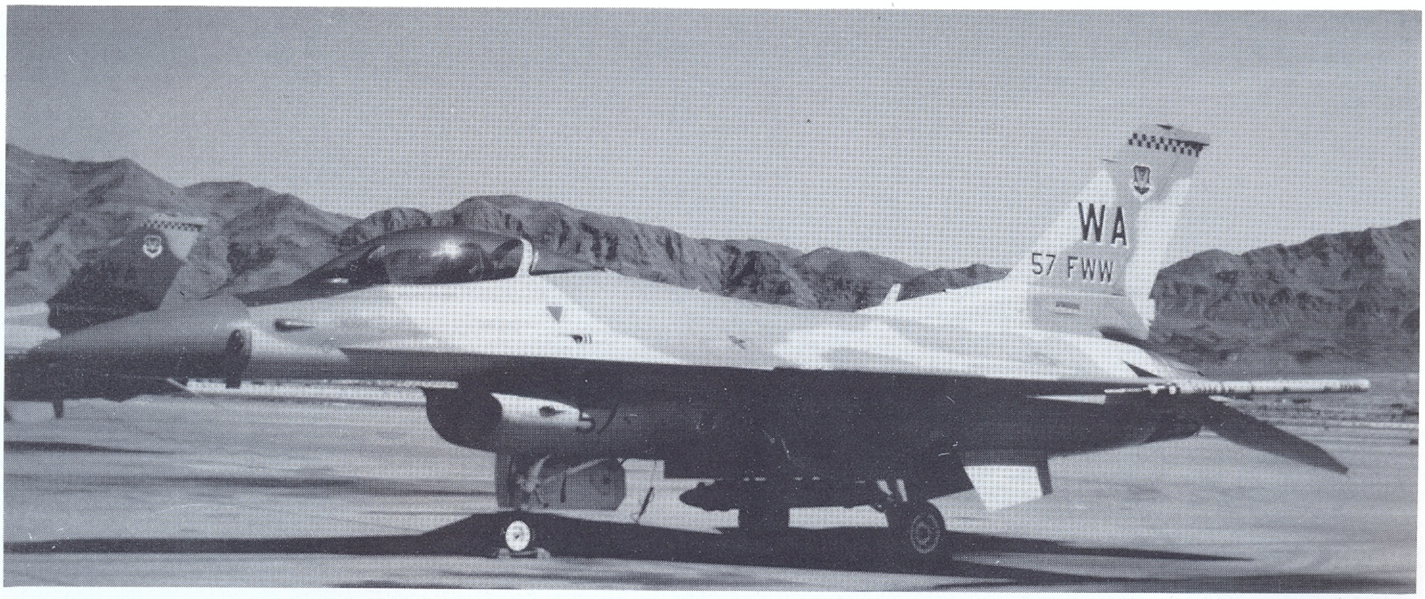
F-16C (s/n 84-1295/HR) der 10.TFS/50. TFW.

F-16C of the 10th TFS/50th TFW.



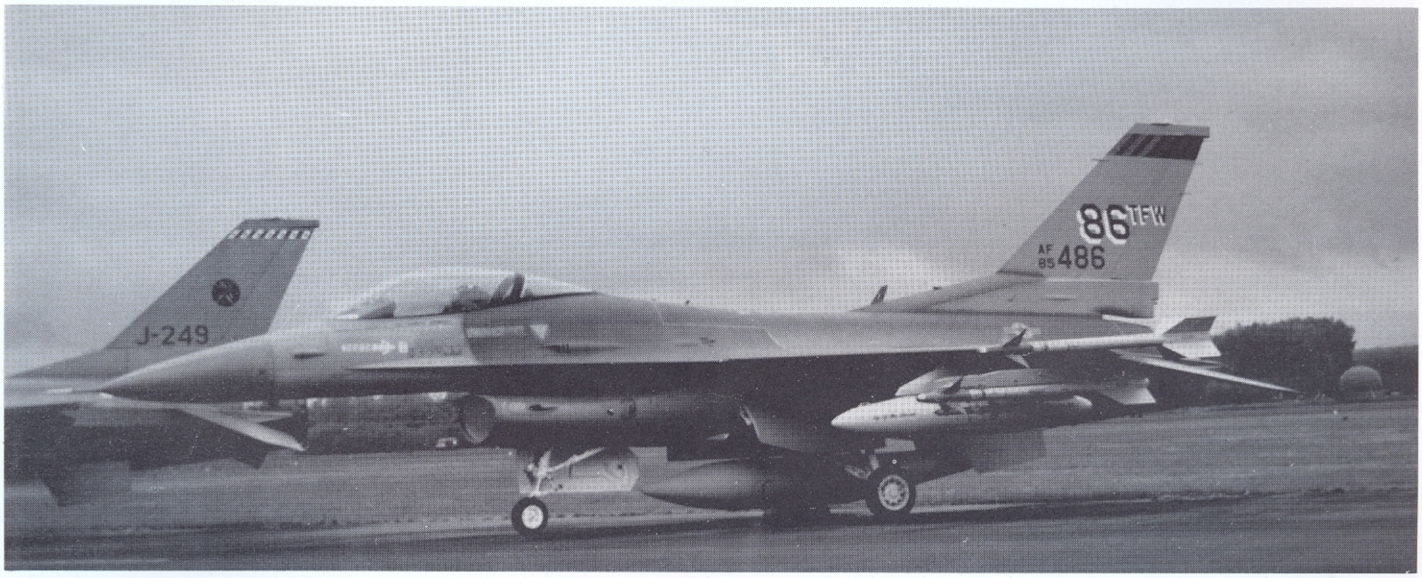
Tactical Air Meet 1988 in Söllingen. Einer der Teilnehmer war diese F-16C (s/n 86-0246/SP) der 23.TFS/52.TFW.

Tactical Air Meet 1988 at Söllingen. One of the participants was this F-16C of the 23rd TFS/52nd TFW.



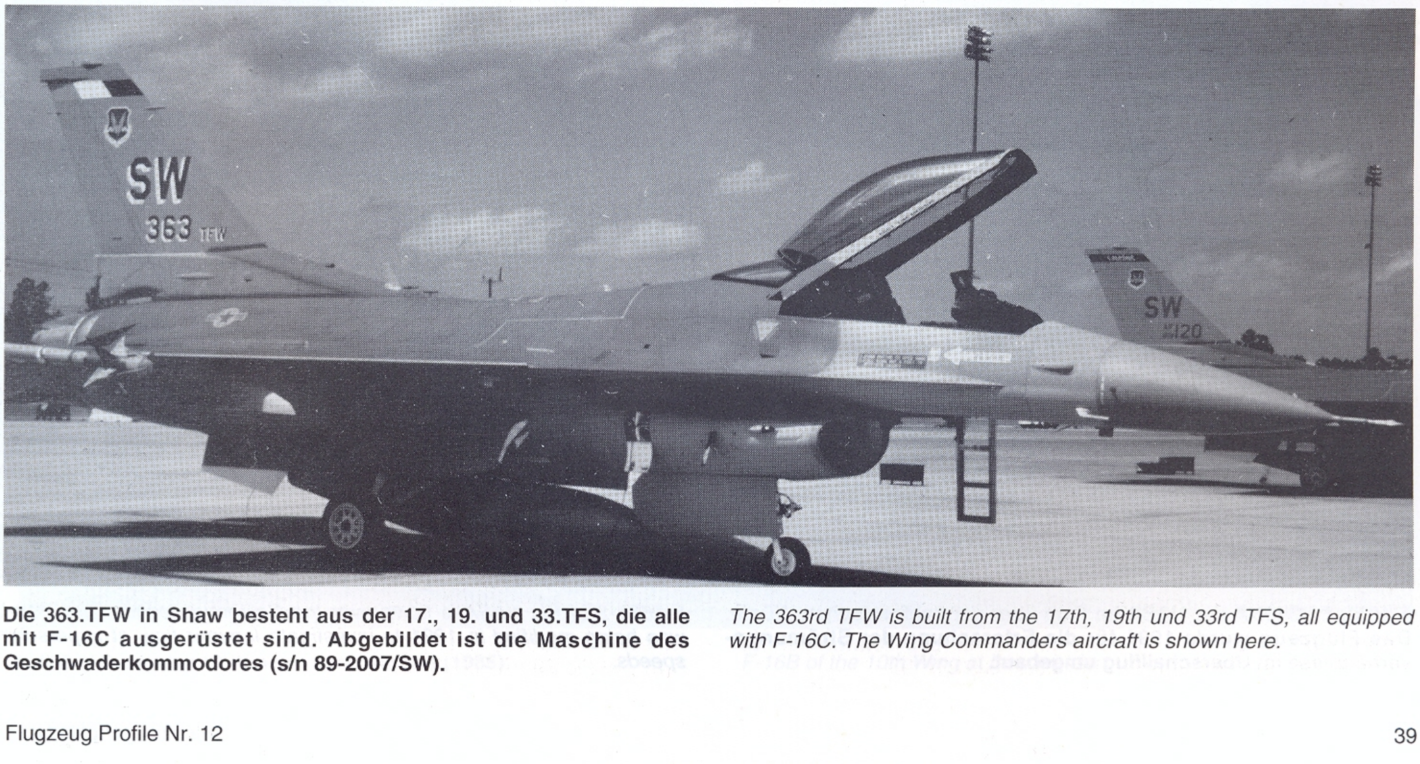
Die Flugzeuge der 64.AS/57.FWW führen verschiedene Anstriche. Hier die F-16C s/n 86-0220/WA mit zwei Grautönen.

The aircraft of the 64th AS/57th FWW sports different colour schemes here a F-16C in a two-tone-grey.



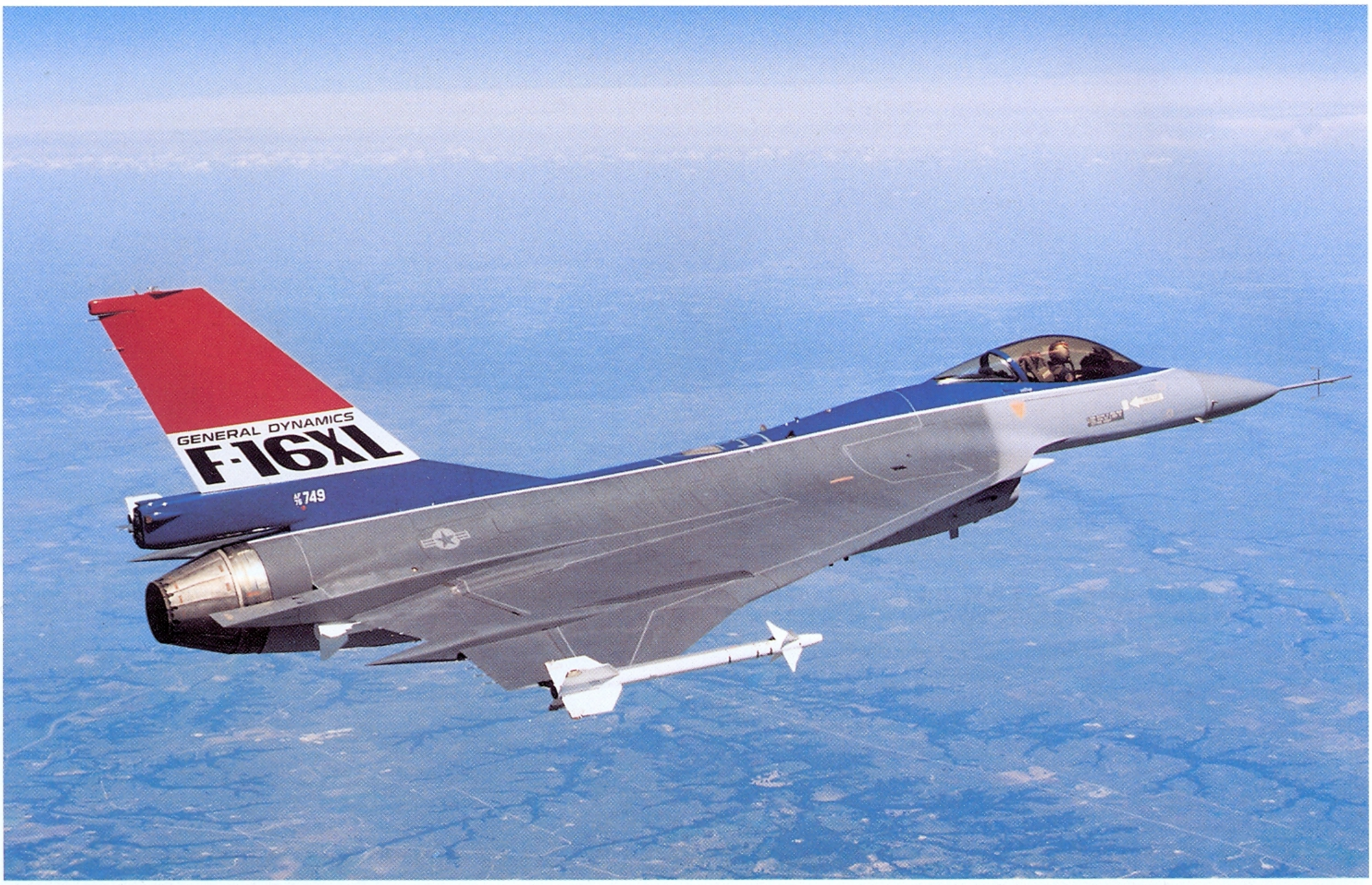
Die F-16C des Kommandeurs der 86.TFW (s/n 85-1486).

86th TFW commander's F-16C.



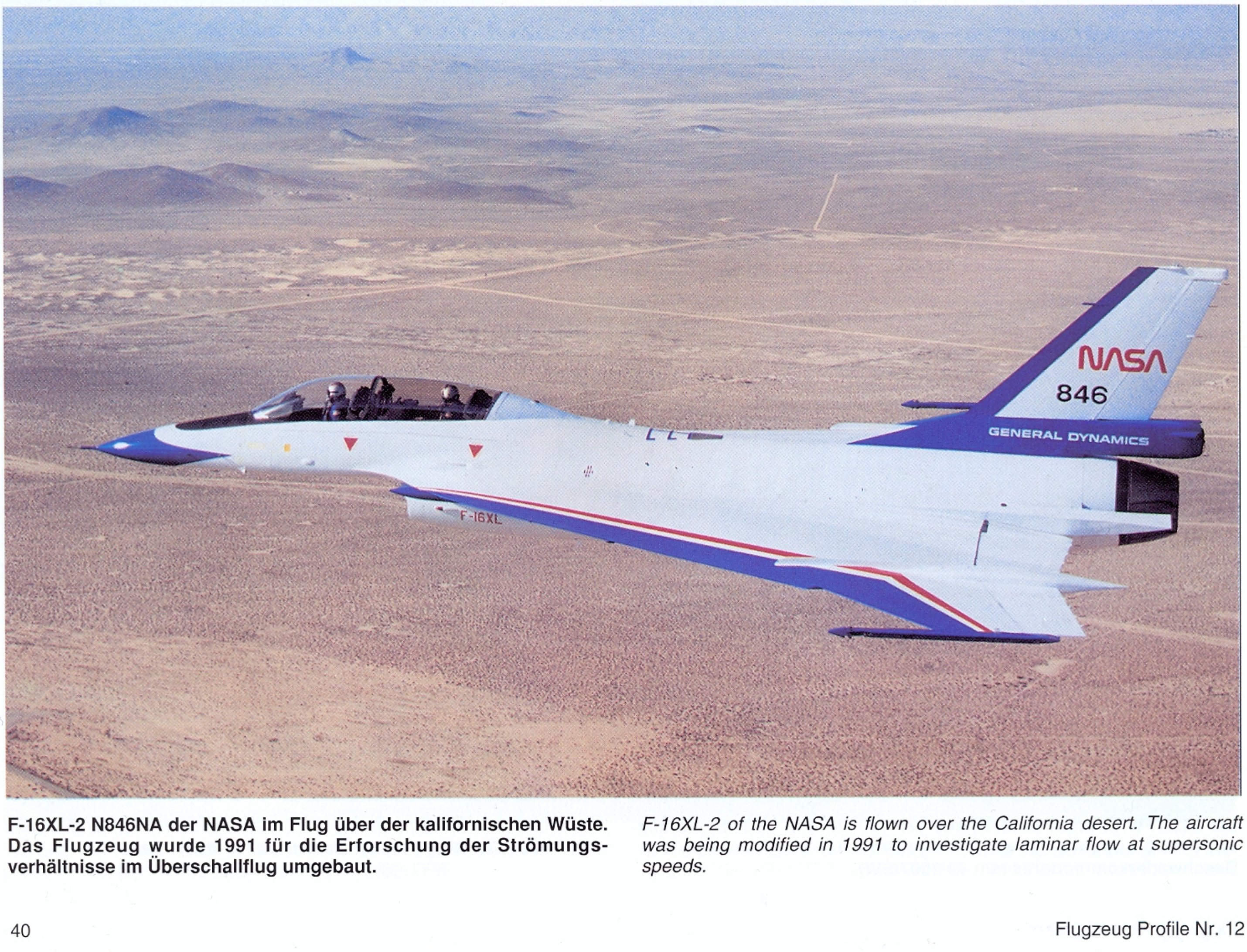
Die 363.TFW in Shaw besteht aus der 17., 19. und 33.TFS, die alle mit F-16C ausgerüstet sind. Abgebildet ist die Maschine des Geschwaderkommodores (s/n 89-2007/SW).

The 363rd TFW is built from the 17th, 19th und 33rd TFS, all equipped with F-16C. The Wing Commanders aircraft is shown here.


GENERAL DYNAMICS
F-16XL
749

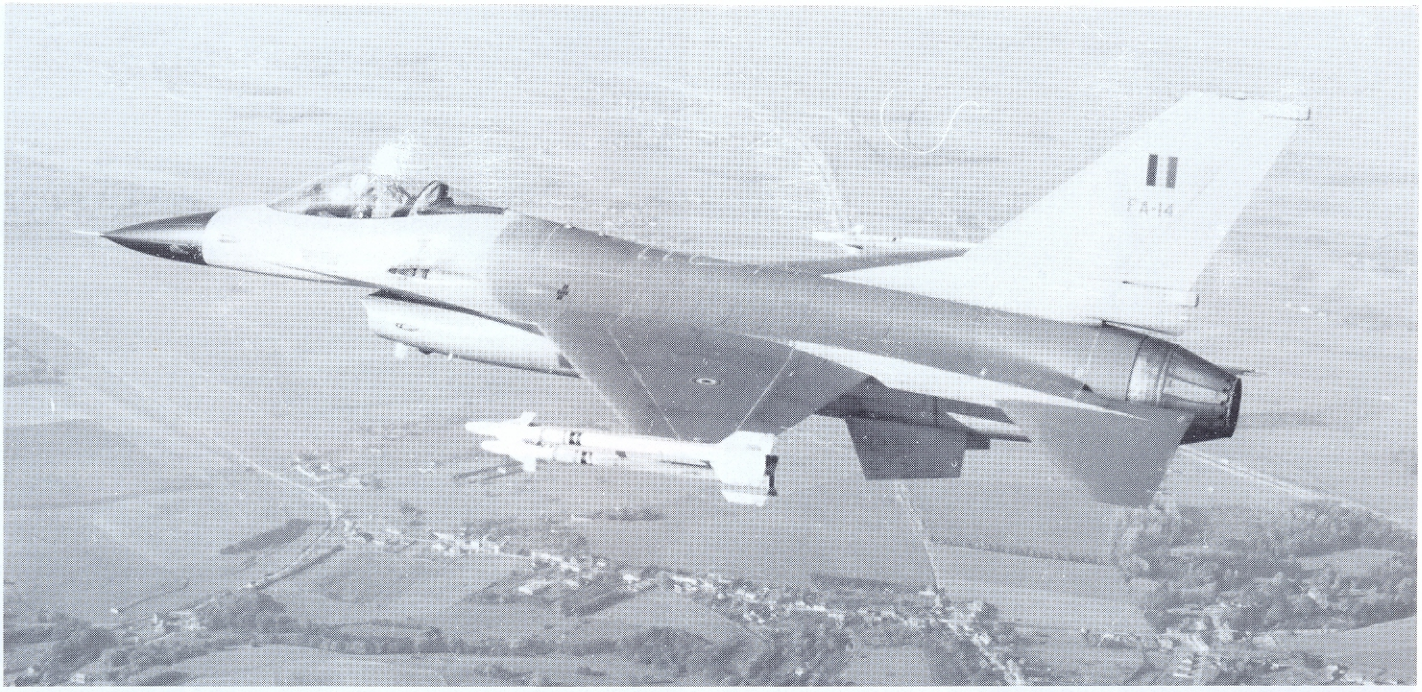
Der Erprobungsträger F-16XL-1 im Flug.

In flight photograph of the F-16XL-1.


NASA
846
GENERAL DYNAMICS
F-16XL

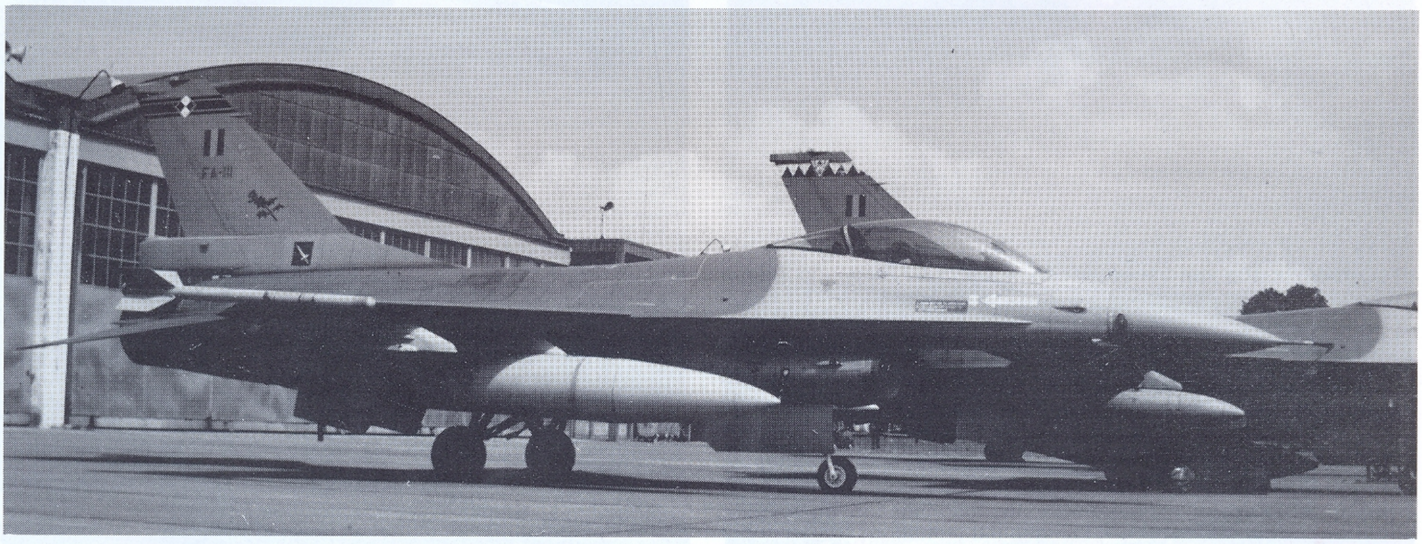
F-16XL-2 N846NA der NASA im Flug über der kalifornischen Wüste. Das Flugzeug wurde 1991 für die Erforschung der Strömungsverhältnisse im Überschallflug umgebaut.

F-16XL-2 of the NASA is flown over the California desert. The aircraft was being modified in 1991 to investigate laminar flow at supersonic speeds.



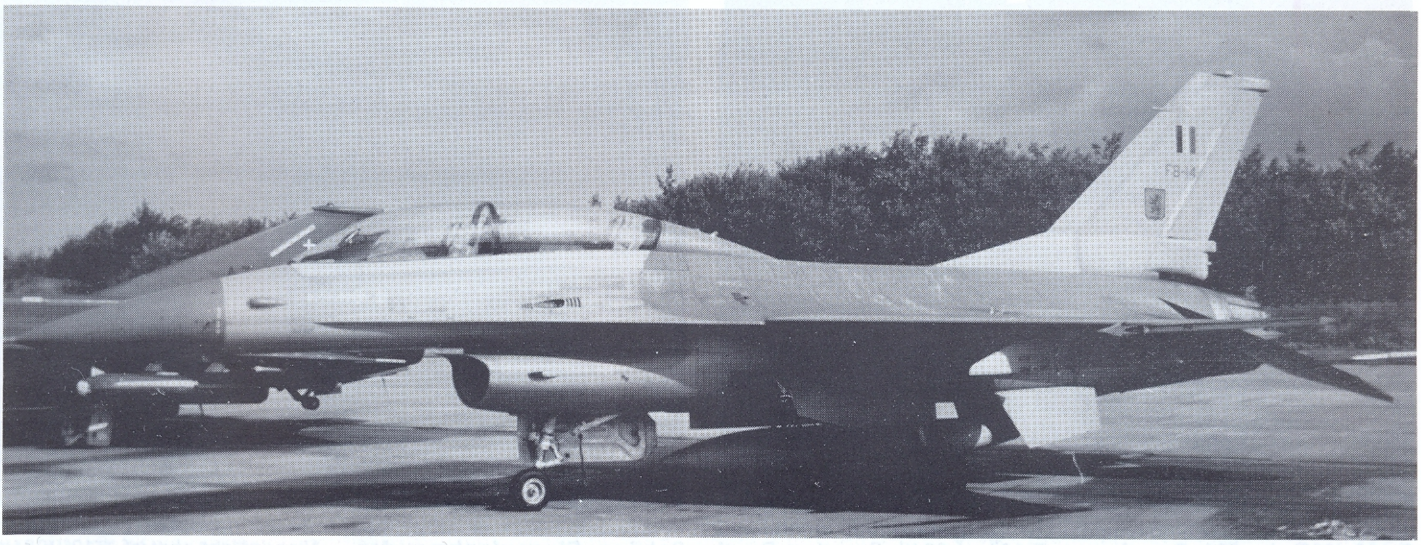
FA-14 bestückt mit vier AIM-9 Sidewinder bei einem Trainingsflug über Belgien.

FA-14 equipped with four AIM-9 Sidewinder during a training mission over Belgium.



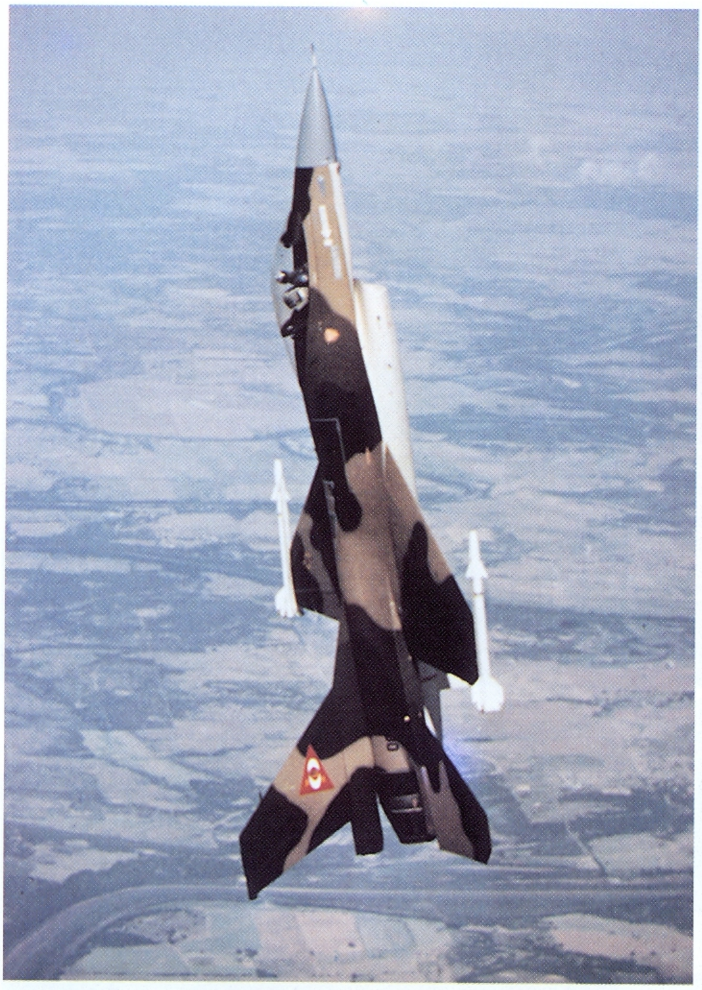
Als einer der letzten Verbände der belgischen Luftwaffe rüstete die 1. Squadron auf die F-16 um (1989).

One of the last units of the Belgian Air Force to receive the F-16, was the 1st Squadron.



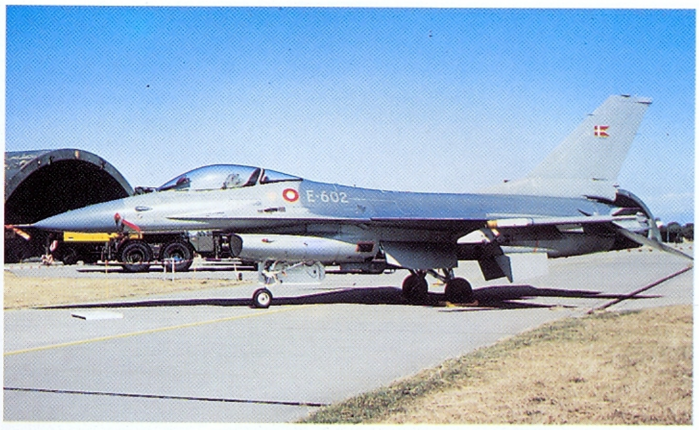
F-16B (FB-14) der 10.Wing in Leeuwarden (1985).

F-16B of the 10th Wing at Leeuwarden.



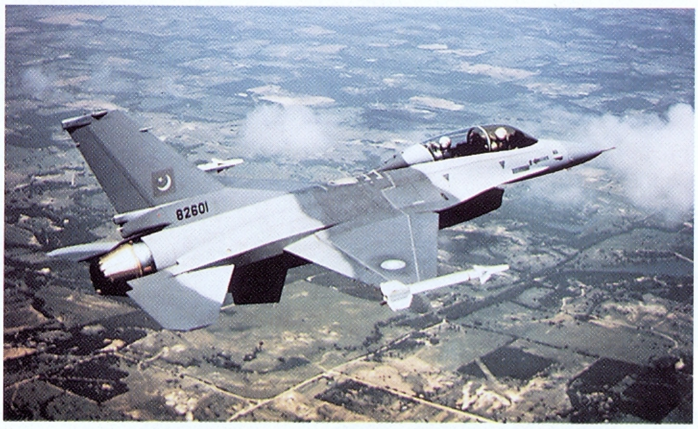
Diese F-16A (0051) wurde an die Luftstreitkräfte von Venezuela geliefert.

This F-16A was delivered to the Venezuelan Air Force.



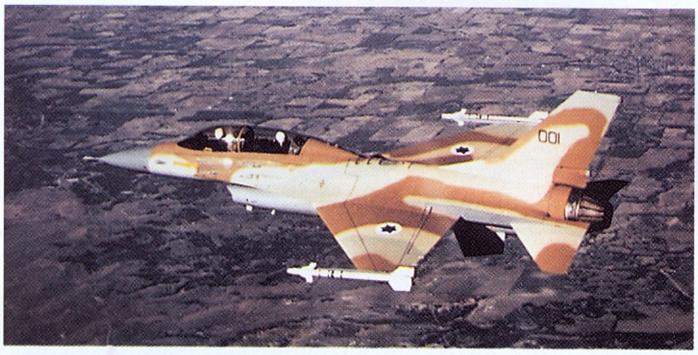
F-16A (E-602; s/n 80-3602) der dänischen Luftwaffe, aufgenommen am 14. August 1983 in Eggebek.

F-16A of the Royal Danish Air Force, photographed at Eggebek on August 14, 1983.



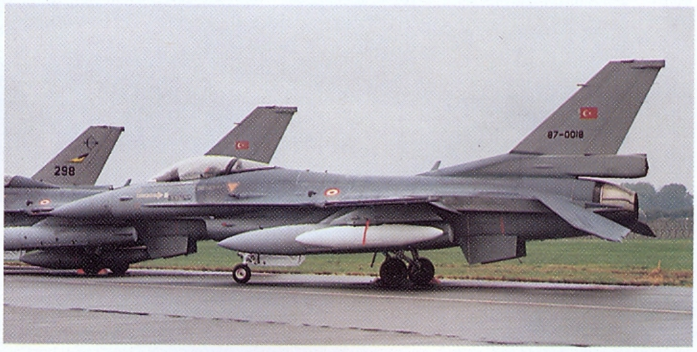
F-16B "82601" (s/n 81-0929) der pakistanischen Luftwaffe.

F-16B "82601" of the Pakistan Air Force.



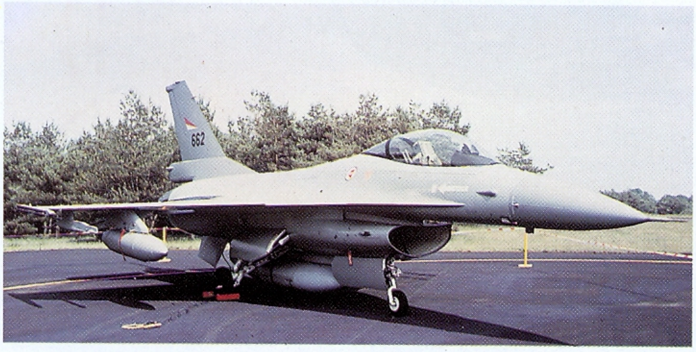
Abnahmeflug der israelischen F-16B "001" am 31. Januar 1980.

Acceptance flight of the Israeli F-16B "001".



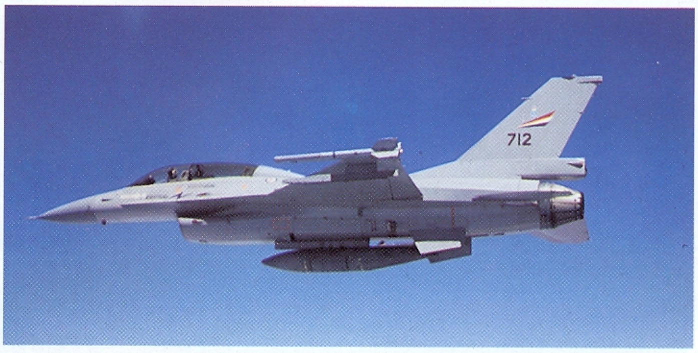
F-16C (s/n 87-0018) der türkischen Luftwaffe.

F-16C of the Turkish Air Force.



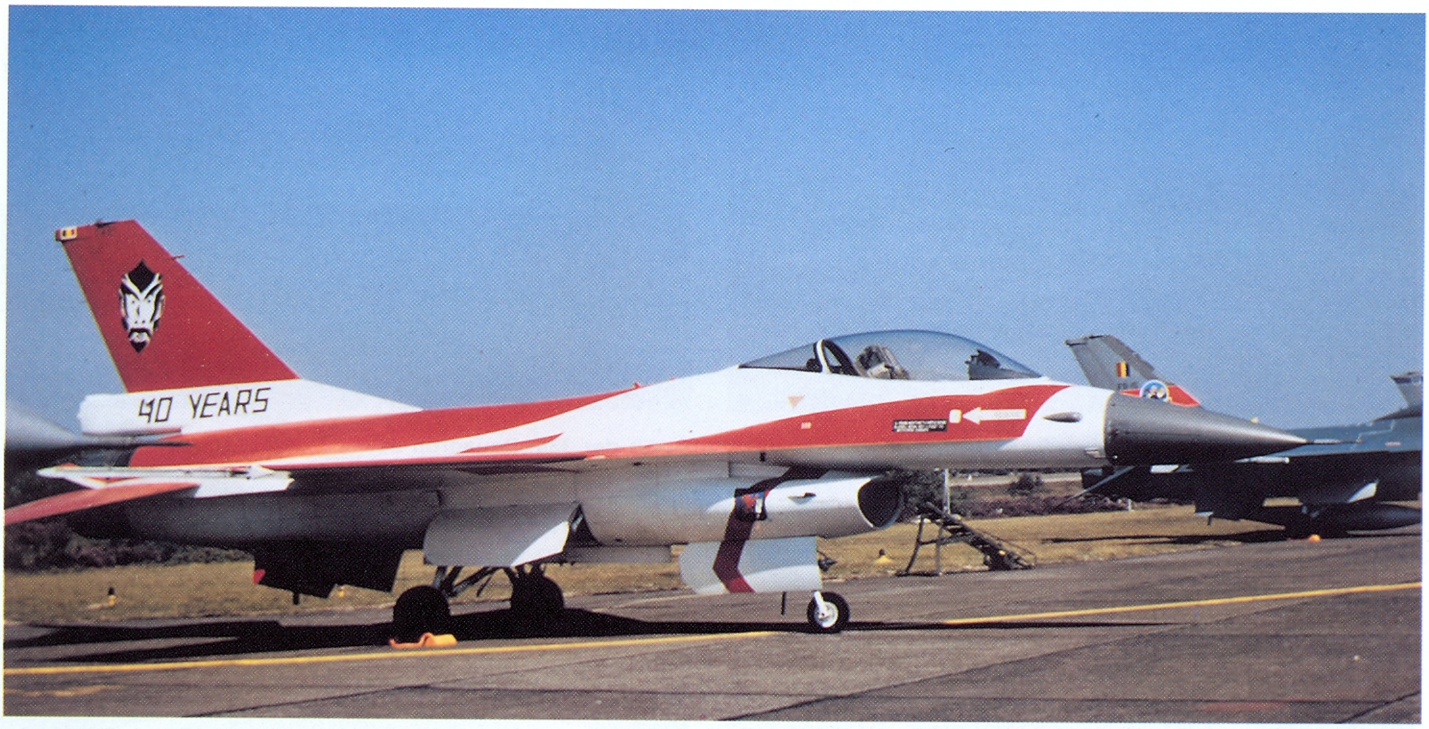
F-16A (662) der 334. Squadron der norwegischen Luftwaffe.

F-16A of 334th Squadron Royal Norwegian AF.



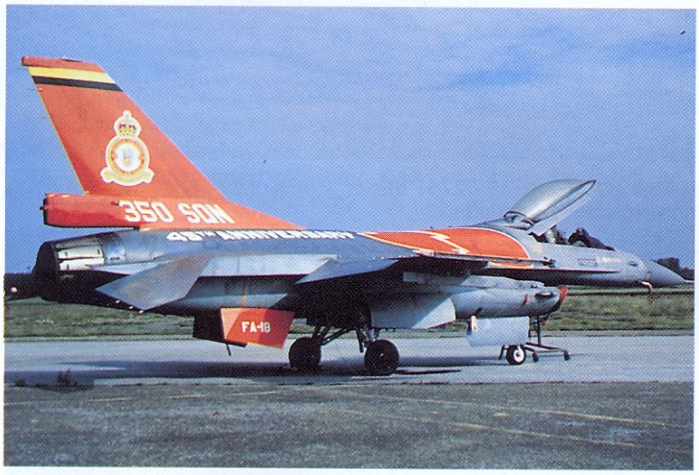
Schöne Flugaufnahme der "712" (331. Squadron).

Nice inflight shot of "712" (331st Squadron).



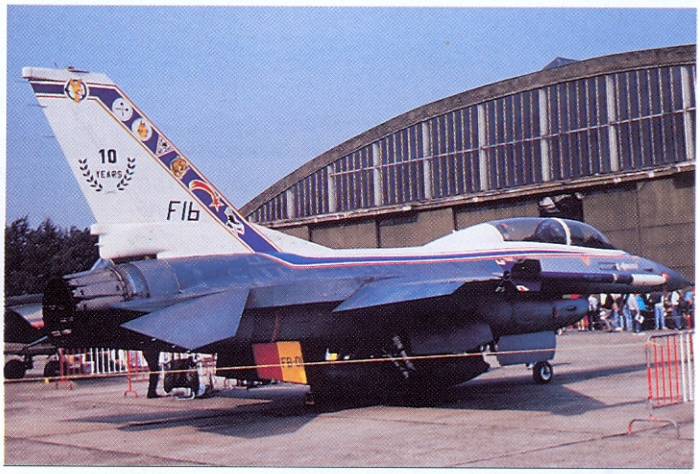
FA-91 "Devil-Special" der 23. Squadron / 10.Wing aus Kleine Brogel (1991).

FA-91 "Devil-Special" of 23rd Squadron /10th Wing from Kleine Brogel.



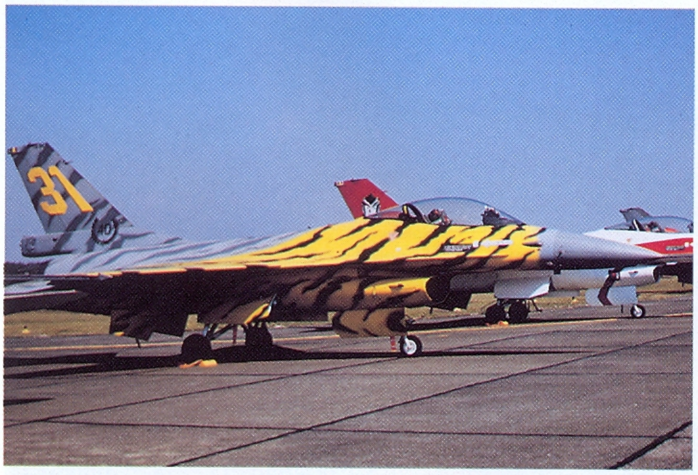
Auch bei der 350. Squadron gab es zum 45jährigen Jubiläum (1987) eine bunte Maschine.

Also the 350th Squadron had a coloured bird for its 45th-Anniversary.



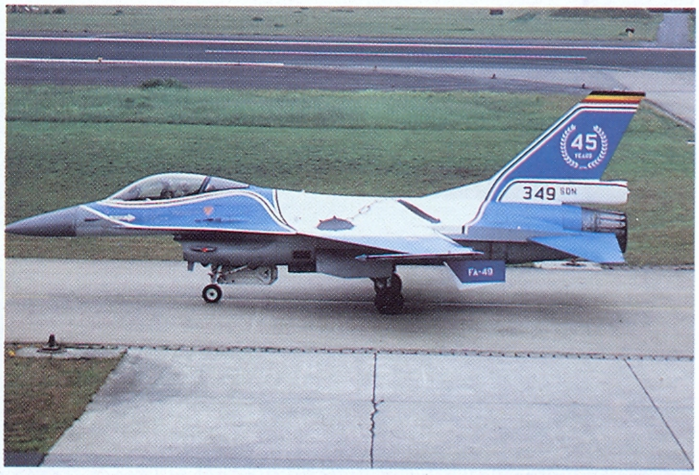
10 Jahre F-16 im Einsatz bei der belgischen Luftwaffe (FB-01; Brustum 1989).

10 years of service with the Belgian AF.



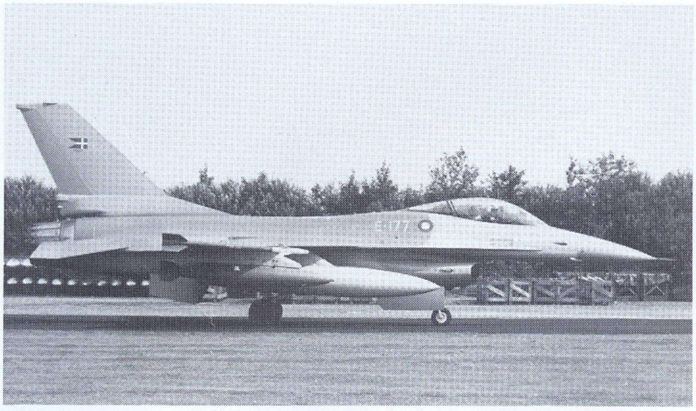
"Tiger-Special"; FA-94 der 31. Squadron beim Flugtag in Kleine Brogel (1991).

"Tiger-Special" of the 31st Squadron during the Open Day at Kleine Brogel.



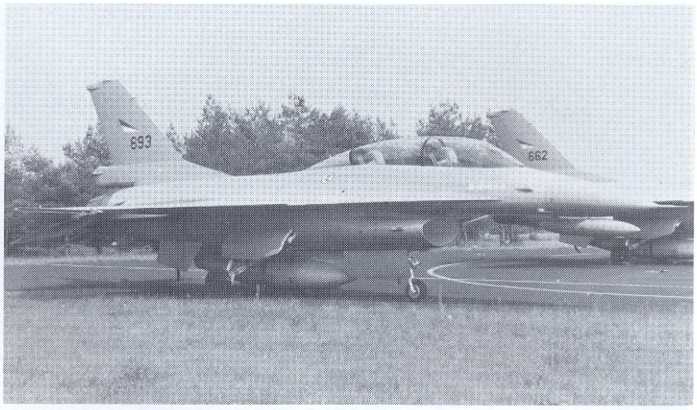
1986 konnte die 349. Squadron ihr 45jähriges Bestehen feiern. Hier die FA-49 im Jubiläumsanstrich.

In 1986, the 349th Squadron celebrates its 45th Anniversary. Depicted here is FA-49 in a special colour scheme.



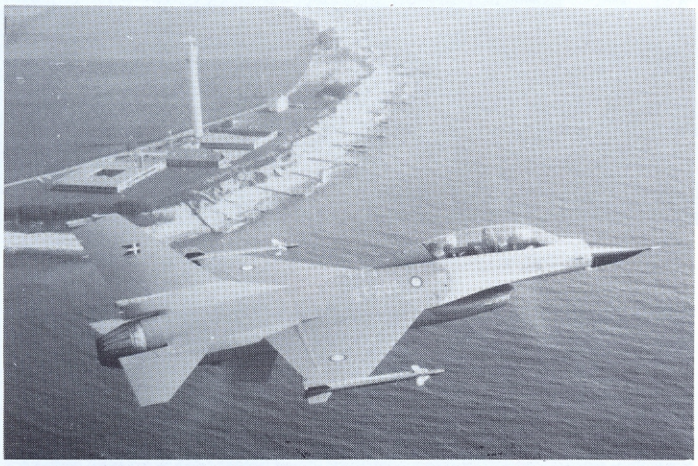
F-16A (E-177; s/n 78-0177) rollt in Leeuwarden zum Start.

F-16A taxies out for take-off at Leeuwarden.



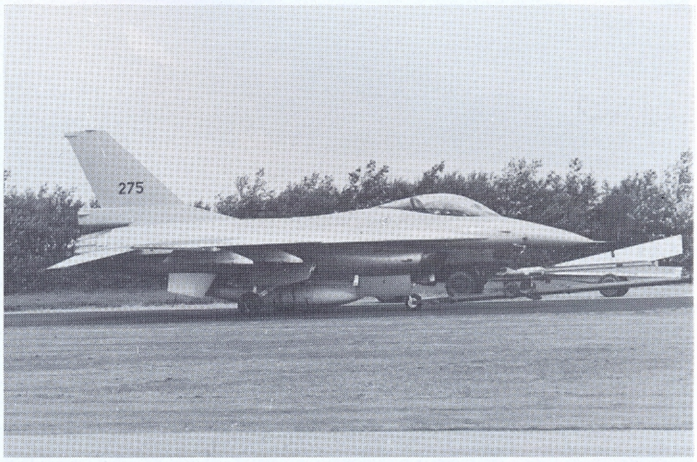
F-16B der 334. Squadron der norwegischen Luftwaffe.

F-16B of 334th Squadron Royal Norwegian AF.



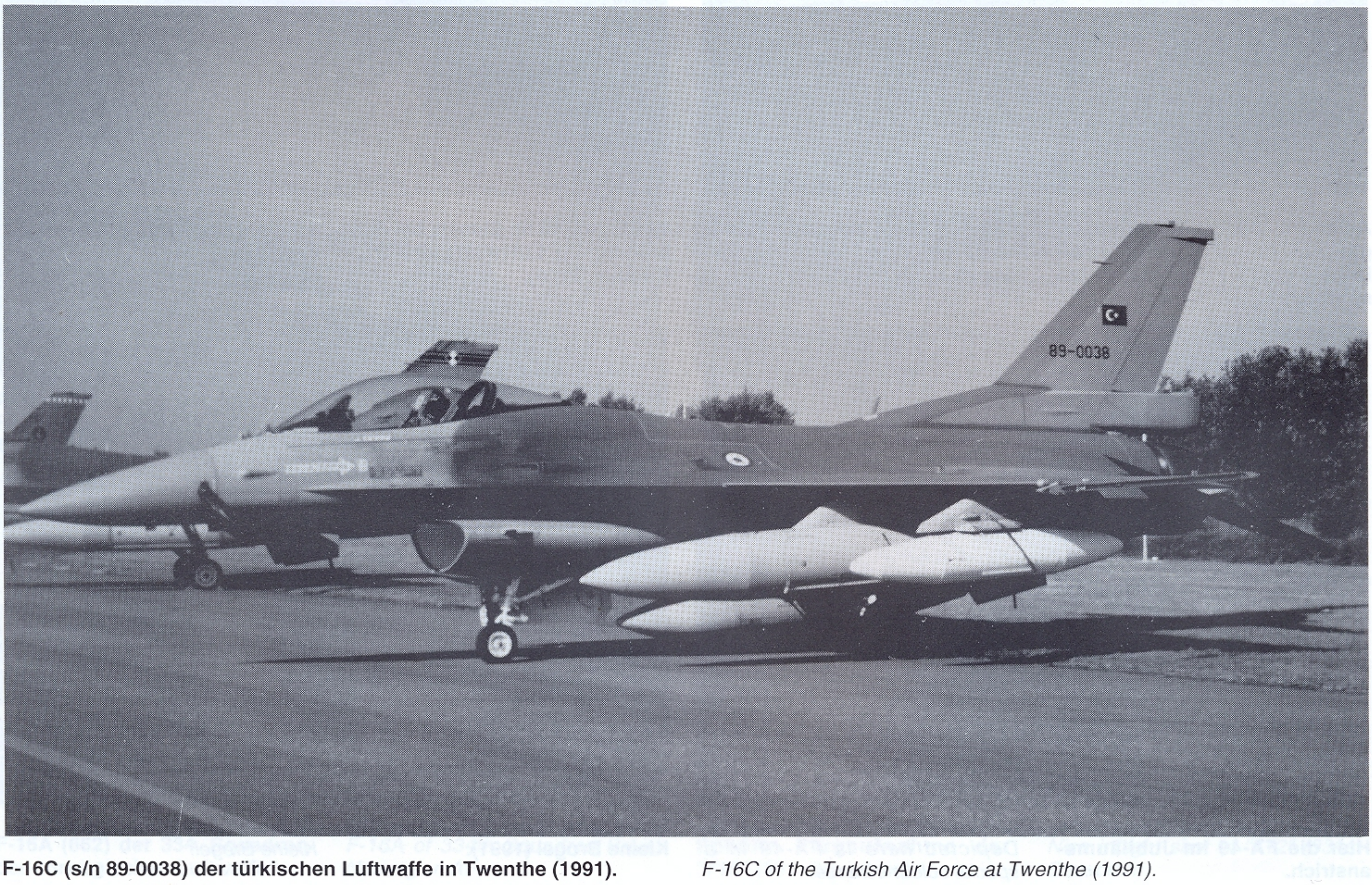
Die zweite, für die dänische Luftwaffe bestimmte F-16B (ET-205; s/n 78-0205).

The second F-16B delivered to the Royal Danish AF.



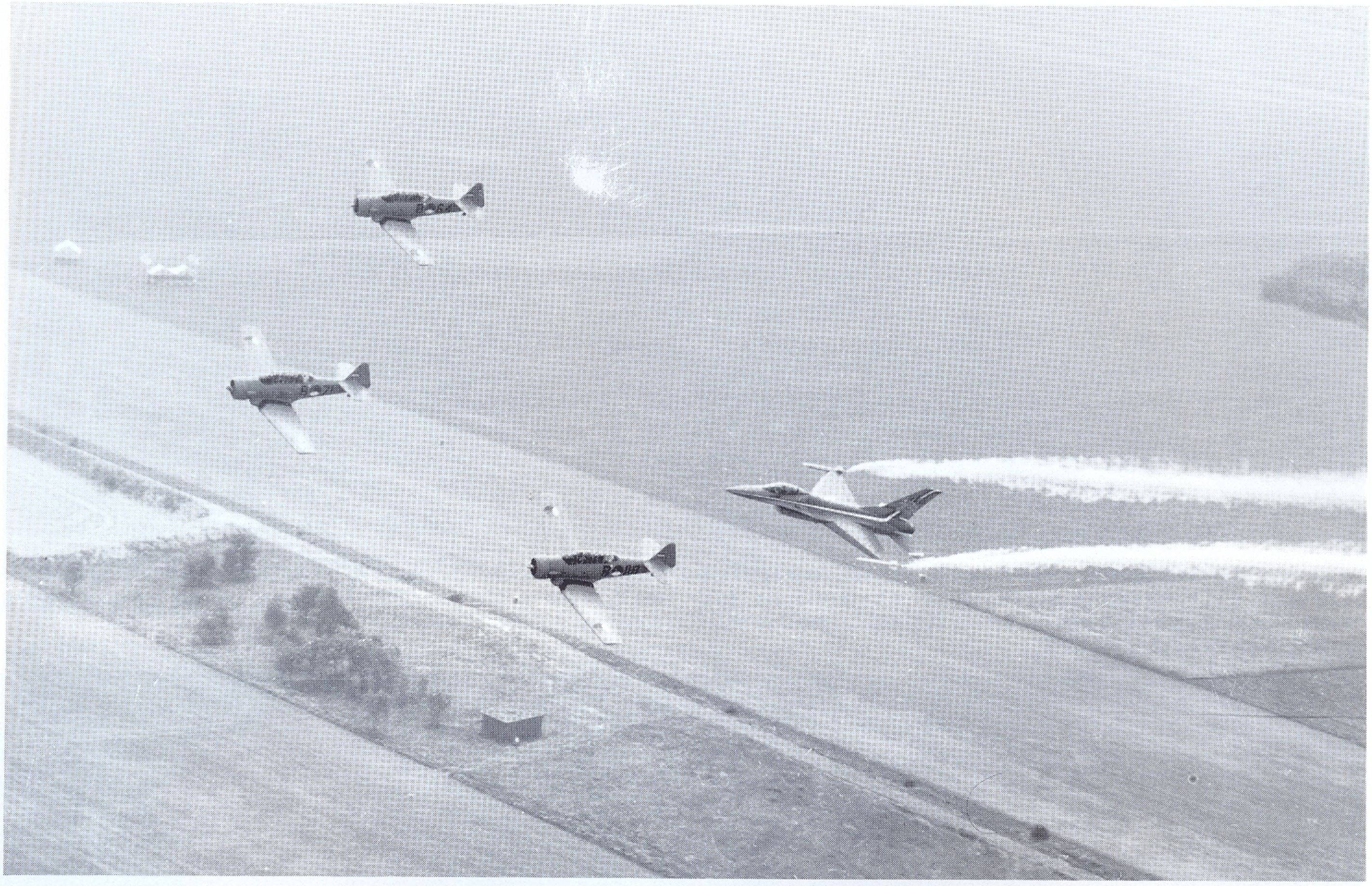
F-16A (275; s/n 78-0275) der norwegischen Luftwaffe.

F-16A of the Royal Norwegian AF.



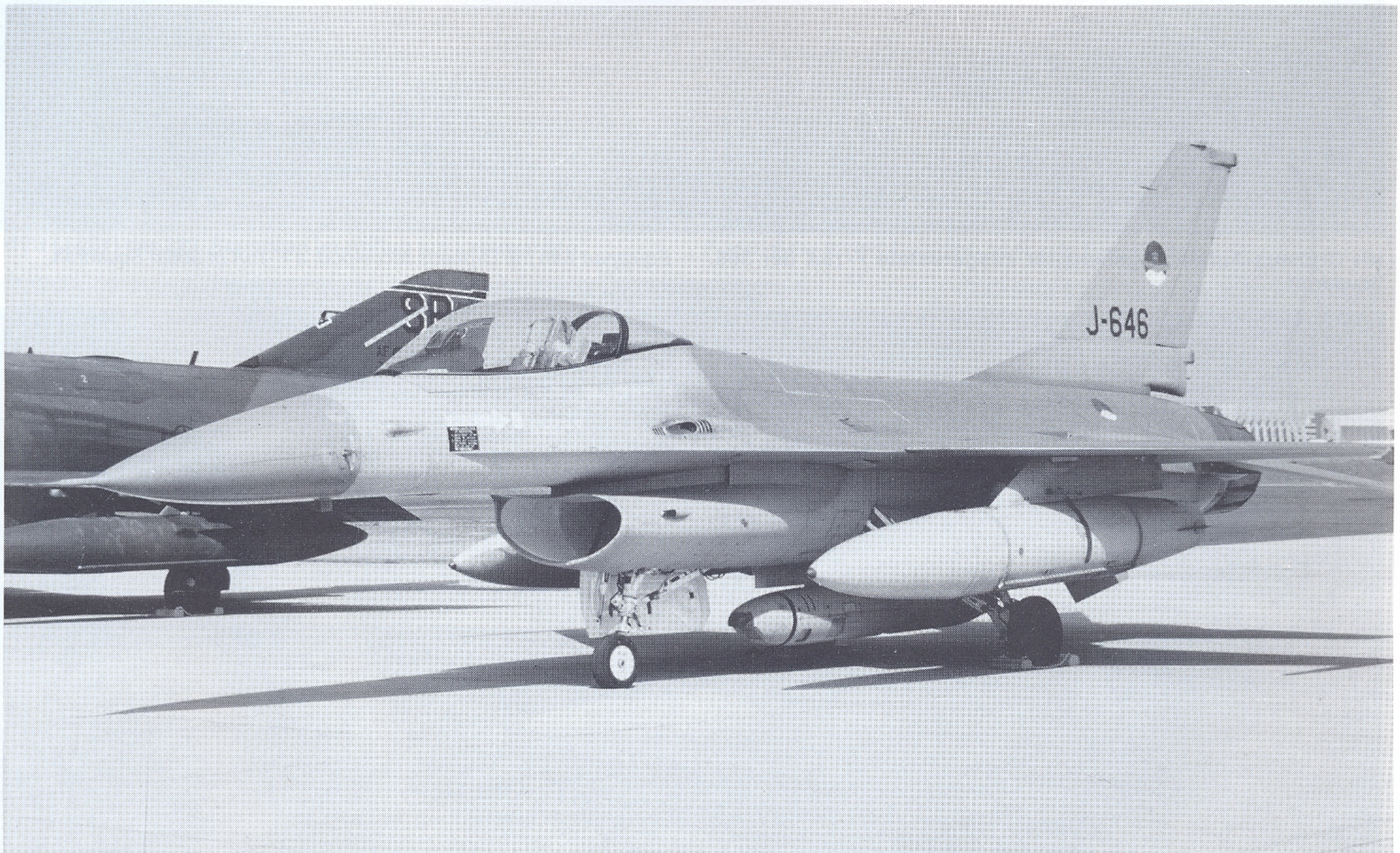
F-16C (s/n 89-0038) der türkischen Luftwaffe in Twenthe (1991).

F-16C of the Turkish Air Force at Twenthe (1991).



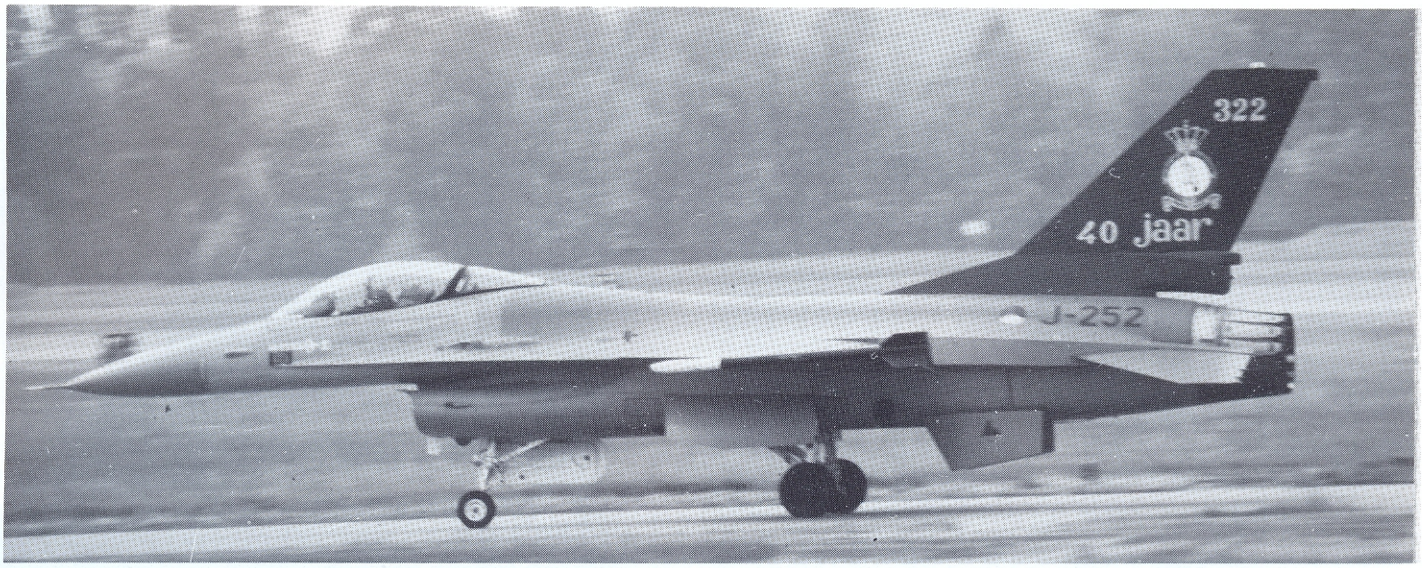
Zum 75jährigen Jubiläum der niederländischen Luftwaffe erhielt die F-16A J-864 eine Sonderbemalung. Das Foto zeigt die F-16A im Verbandsflug mit drei AT-6 Harvard.

For the 75th Anniversary of the Royal Netherland AF F-16A J-864 got a special colour scheme. Here in formation with three AT-6 Harvard.



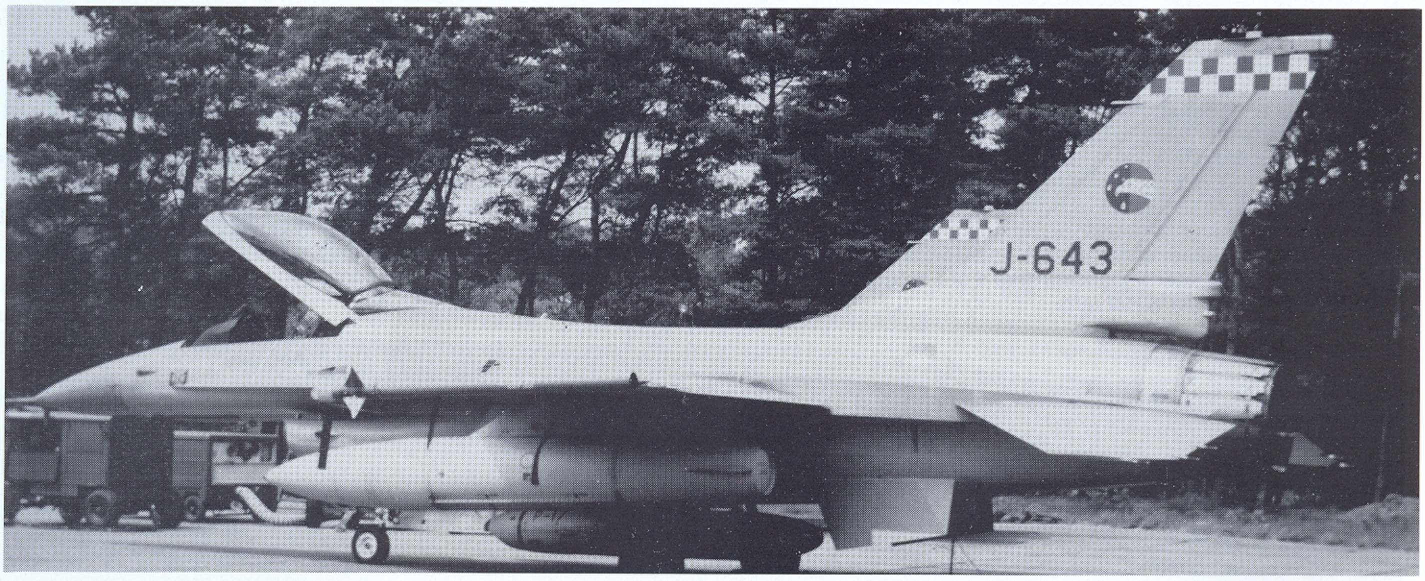
Beachte den Orpheus-Aufklärungsbehälter.

Note the Orpheus recce-pod.



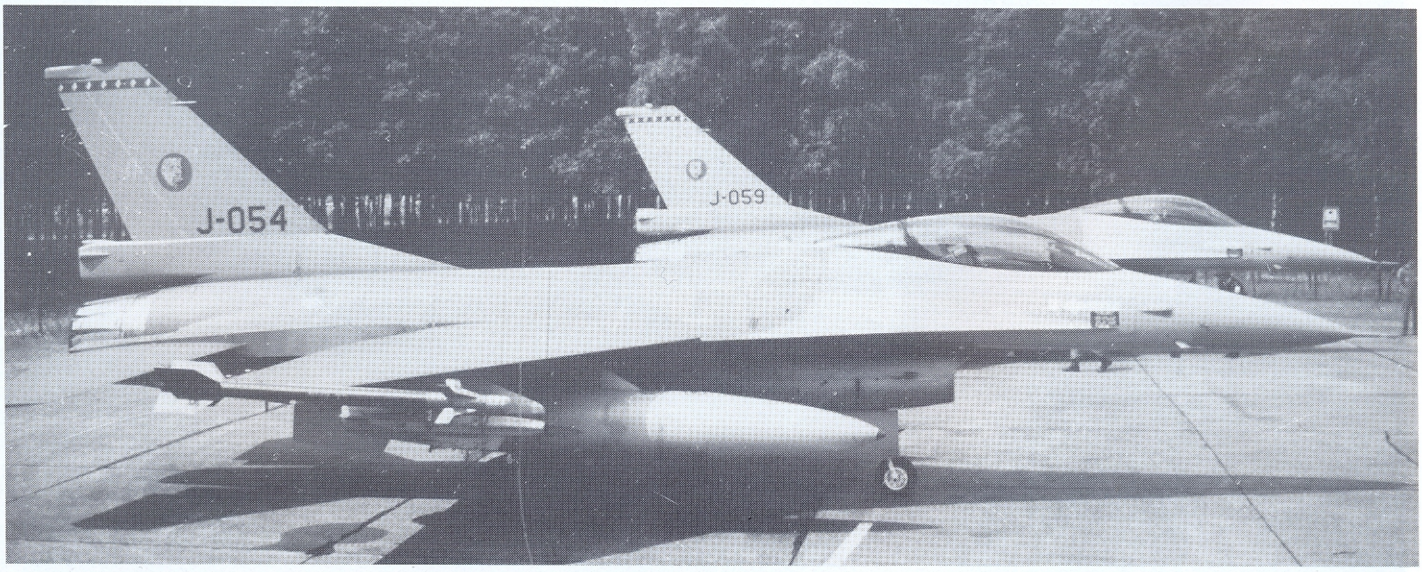
Am 4. Oktober 1983 stürzte diese F-16A (J-252) ab. Hier rollt sie kurz nach der Landung in Söllingen zur Abstellfläche. Die Sonderbemalung des Leitwerks erhielt sie zum 40jährigen Jubiläum der 322. Squadron (12. Juni 1983).

This F-16A crashed on October 4, 1983. Depicted here during taxiing to the flight line at Söllingen CFB. The tail was painted in red for the 40th anniversary of 322. Squadron.



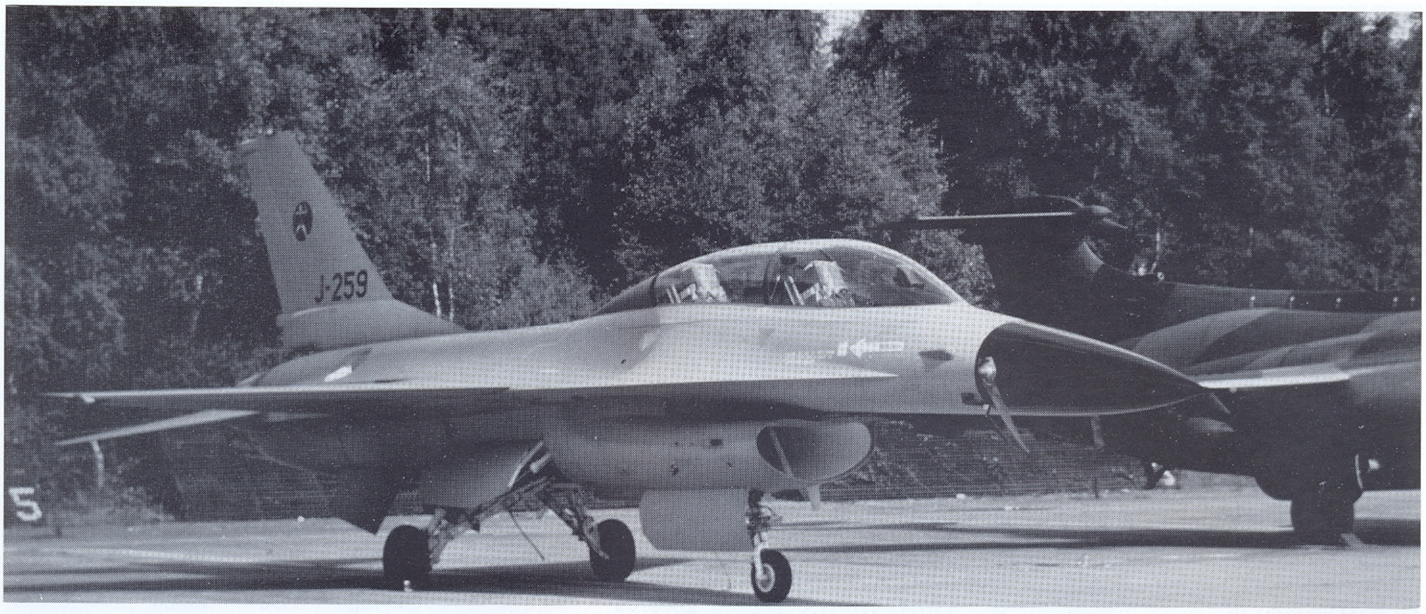
Mit Orpheus-Aufklärungsbehälter ausgerüstete F-16A der 306. Squadron.

Equipped with the Orpheus recce-pod, a F-16A of 306th Squadron.



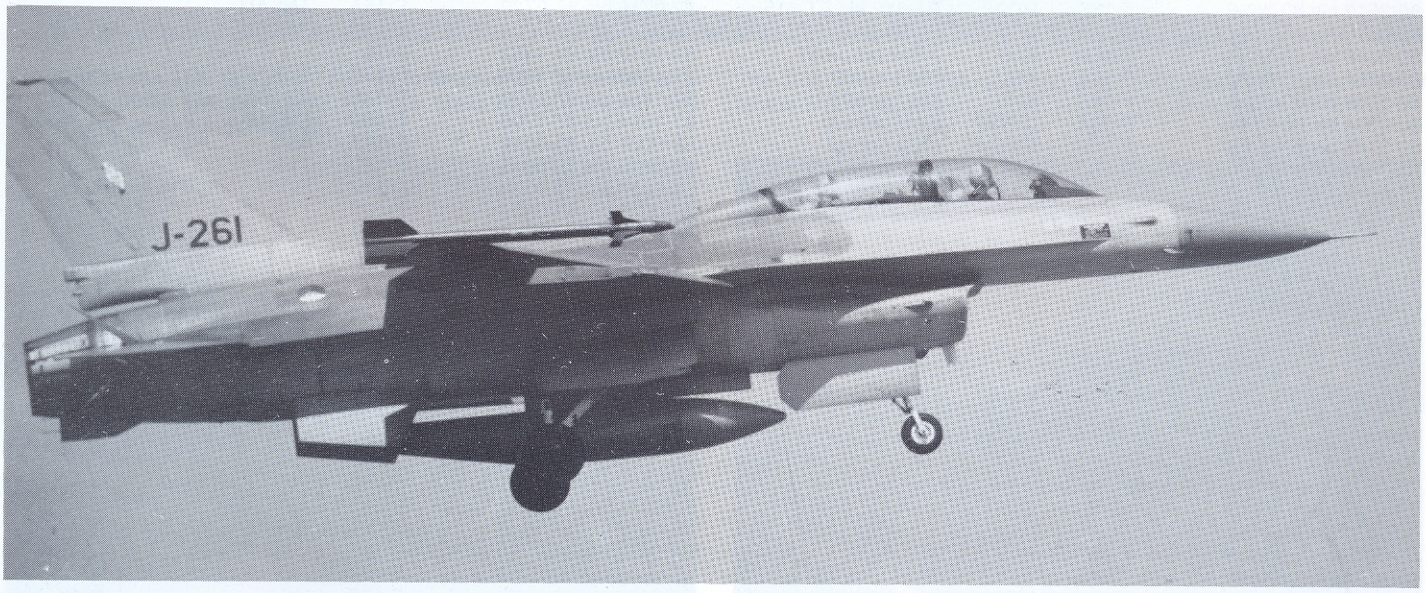
Teilnehmer des Ample Train Meet in Laarbruch waren 1989 die beiden F-16A (J-054 / J-059) der 315. Squadron.

Participant of the Ample Train Meet at Laarbruch in1989 were the both F-16As of 315th Squadron.



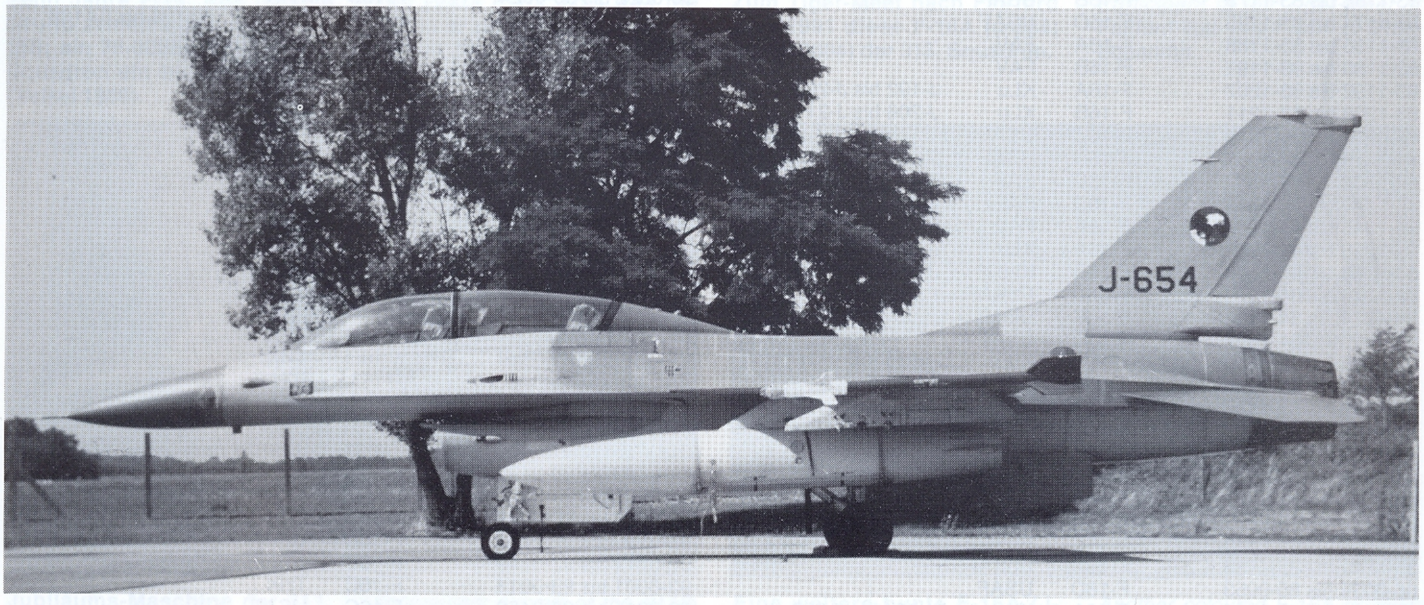
F-16B (J-259) der 322. Squadron.

F-16B of the 322nd Squadron.



F-16B (J-261) der 322. Squadron im Anflug auf Leeuwarden.

F-16B of the 322nd Squadron on final to Leeuwarden.

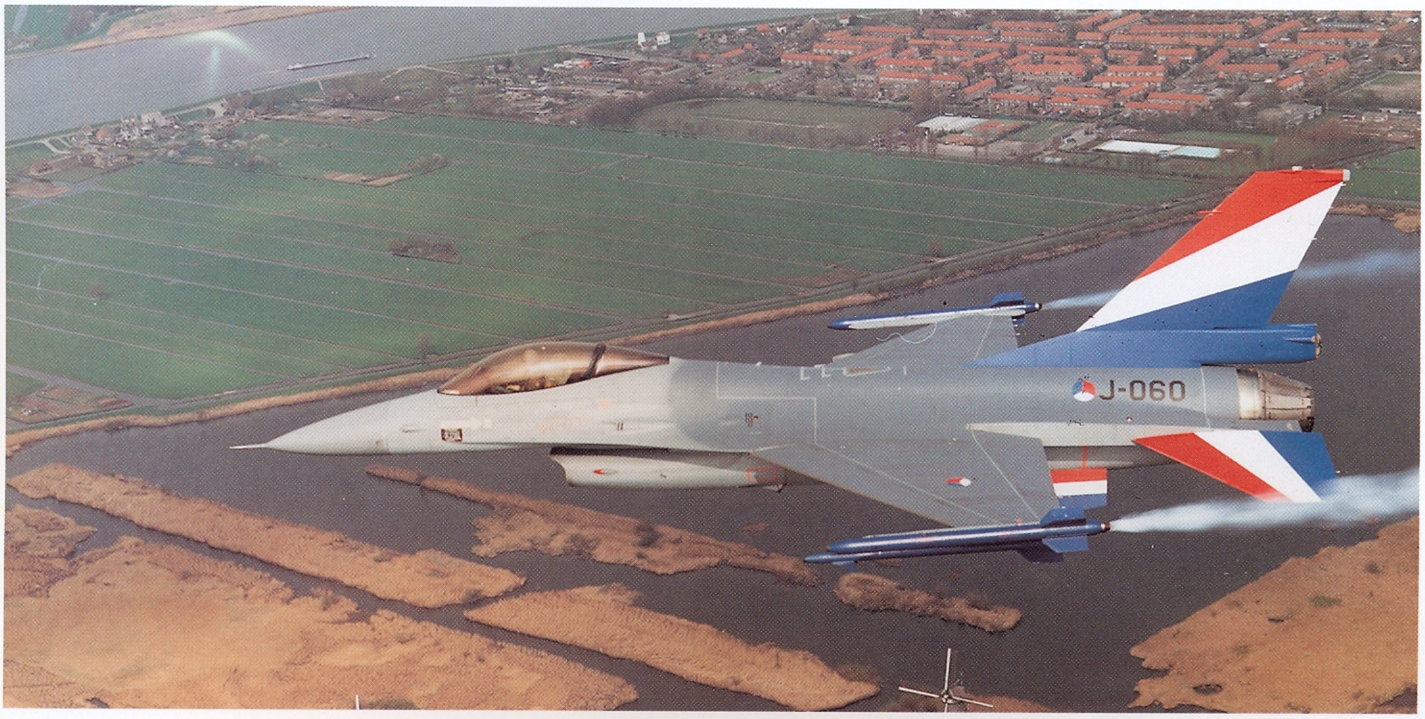


F-16B (J-654) der 311.Squadron zu Besuch bei AG 51 "I" in Bremgarten.

F-16B of the 311th Squadron during a visit with the AG 51 "I" at Bremgarten.

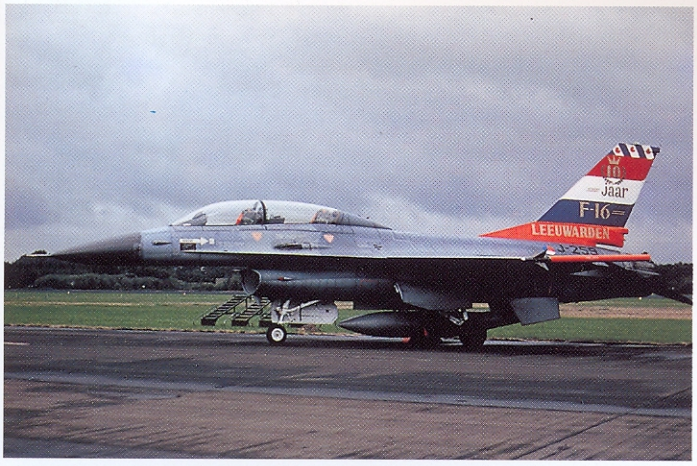
General Dynamics F-16 Fighting Falcon:

Serien-Nummer	Typ	Benutzer	
72-1567 bis 72-1568	YF-16A	USAF - Prototyp	
75-0745 bis 75-0750	F-16A	USAF	
75-0751 bis 75-0752	F-16B	USAF	
78-0001 bis 78-0076	F-16A	USAF	
78-0077 bis 78-0115	F-16B	USAF	
78-0116 bis 78-0161	F-16A	FAB	FA01 bis FA46
78-0162 bis 78-0173	F-16B	FAB	FB01 bis FB12
78-0174 bis 78-0203	F-16A	RDAF	E-174 bis E-203
78-0204 bis 78-0211	F-16B	RDAF	ET-204 bis ET-211
78-0212 bis 78-0258	F-16A	KLu	J-212 bis J-258
78-0259 bis 78-0271	F-16B	KLu	J-259 bis J-271
78-0272 bis 78-0300	F-16A	KNL	272 bis 300
78-0301 bis 78-0307	F-16B	KNL	301 bis 307
78-0308 bis 78-0354	F-16A	IDF/AF	
78-0355 bis 78-0362	F-16B	IDF/AF	
79-0288 bis 79-0409	F-16A	USAF	
79-0410 bis 79-0432	F-16B	USAF	
80-0474 bis 80-0622	F-16A	USAF	
80-0623 bis 80-0638	F-16B	USAF	
80-0639 bis 80-0643	F-16A	EAF	9301 bis 9305
80-0644 bis 80-0648	F-16B	EAF	9201 bis 9205
80-0649 bis 80-0668	F-16A	IDF/AF	
80-3538 bis 80-3587	F-16A	FAB	FA47 bis FA96
80-3588 bis 80-3595	F-16B	FAB	FB12 bis FB20
80-3596 bis 80-3611	F-16A	RDAF	E-596 bis E-611
80-3612 bis 80-3615	F-16B	RDAF	ET-612 bis ET-615
80-3616 bis 80-3648	F-16A	KLu	J-616 bis J-648
80-3649 bis 80-3657	F-16B	KLu	J-649 bis J-657
80-3658 bis 80-3688	F-16A	KNL	658 bis 688
80-3689 bis 80-3693	F-16B	KNL	689 bis 693
80-3694 bis 80-3744	F-16A	IDF/AF	nicht gebaut
80-3745 bis 80-3768	F-16B	IDF/AF	nicht gebaut
81-0643 bis 81-0660	F-16A	EAF	9306 bis 9323
81-0661	F-16A	EAF	
81-0662	F-16B	EAF	9206
81-0663 bis 81-0811	F-16A	USAF	
81-0812 bis 81-0819	F-16A	USAF	
81-0820 bis 81-0822	F-16B	USAF	
81-0864 bis 81-0881	F-16A	KLu	J-864 bis J-881
81-0882	F-16B	KLu	J-882
81-0883	F-16B	EAF	9207
81-0884 bis 81-0885	F-16B	KLu	J-884 bis J-885
81-0899 bis 81-0926	F-16A	PakAF	82701 bis 85726
81-0927 bis 81-0928	F-16A	PakAF	nicht gebaut
81-0929 bis 81-0940	F-16B	PakAF	82601 bis 85612
81-1061	F-16A	EAF	
82-0900 bis 82-1025	F-16A	USAF	
82-1026 bis 82-1049	F-16B	USAF	
82-1050 bis 81-1052	F-16A	FAV	
82-1053 bis 82-1055	F-16B	FAV	
82-1056 bis 82-1065	F-16A	EAF	9325 bis 9334
83-1066 bis 83-1117	F-16A	USAF	
83-1118 bis 83-1165	F-16C	USAF	
83-1166 bis 83-1173	F-16B	USAF	
83-1174 bis 83-1185	F-16D	USAF	
83-1186 bis 83-1188	F-16A	FAV	
83-1189 bis 83-1191	F-16B	FAV	
83-1192 bis 83-1207	F-16A	KLu	J-192 bis J-207
83-1208 bis 83-1211	F-16B	KLu	J-208 bis J-211
84-1212 bis 84-1318	F-16C	USAF	
84-1319 bis 84-1331	F-16D	USAF	
84-1332 bis 84-1339	F-16C	EAF	9501 bis 9508
84-1340 bis 84-1345	F-16D	EAF	9401 bis 9406
84-1346 bis 84-1357	F-16A	FAV	
84-1358 bis 84-1367	F-16A	KLu	J-358 bis J-367
84-1368 bis 84-1369	F-16B	KLu	J-368 bis J-369
84-1370 bis 84-1373	F-16D	RoKAF	
84-1374 bis 84-1395	F-16C	USAF	
84-1396 bis 84-1397	F-16D	USAF	
85-0135 bis 85-0146	F-16A	KLu	J-135 bis J-146
85-1369 bis 85-1378	F-16N	USN	163268 bis 163277
85-1379 bis 85-1382	TF-16N	USN	163278 bis 163281
85-1398 bis 85-1505	F-16C	USAF	
85-1506 bis 85-1517	F-16D	USAF	
85-1518 bis 85-1543	F-16C	EAF	9509 bis 9534
85-1544 bis 85-1570	F-16C	USAF	
85-1571 bis 85-1573	F-16D	USAF	
85-1574 bis 85-1583	F-16C	RoKAF	
85-1584 bis 85-1585	F-16D	RoKAF	
86-0039 bis 86-0053	F-16D	USAF	
86-0054 bis 86-0063	F-16A	KLu	J-054 bis J-063
86-0064 bis 86-0065	F-16B	KLu	J-064 bis J-065
86-0066 bis 86-0072	F-16C	THK	
86-0073 bis 86-0077	F-16A	FAB	FA97 bis FA101
86-0191 bis 86-0196	F-16D	THK	
86-0197 bis 86-0199	F-16B	RDAF	ET-197 bis ET-199
86-0207 bis 86-0371	F-16C	USAF	
86-0378	F-16A	RTAF	10305
86-0379 bis 86-0381	F-16B	RTAF	10301 bis 10303
86-1586 bis 86-1597	F-16C	RoKAF	
86-1598 bis 86-1612	F-16C	IDF/AF	
86-1684 bis 85-1695	F-16N	USN	163566 bis 163577
87-0001	F-16B	FAB	FB21
87-0002 bis 87-0003	F-16D	THK	
87-0004 bis 87-0008	F-16A	RDAF	E-004 bis E-008
87-0009 bis 87-0021	F-16C	THK	
87-0022	F-16B	RDAF	ET-022
87-0046 bis 87-0056	F-16A	FAB/BLu	FA102 bis FA112
87-0066 bis 86-0068	F-16B	KLu	J-066 bis J-068
87-0217 bis 87-0362	F-16C	USAF	
87-0363 bis 87-0396	F-16D	USAF	
87-0397 bis 87-0400	F-16A	RSiAF	
87-0401 bis 87-0404	F-16B	RSiAF	
87-0508 bis 87-0516	F-16A	KLu	J-508 bis J-516
87-0702 bis 87-0708	F-16A	RTAF	10306 bis 10312
87-0709	F-16B	RTAF	10304
87-0710	F-16A	KLu	J-710
87-0711 bis 87-0712	F-16B	KNL	711 bis 712
87-0713 bis 87-0720	F-16A	TNI-AU	
87-0721 bis 87-0724	F-16B	TNI-AU	
87-1613 bis 87-1652	F-16		
87-1653 bis 87-1660	F-16C	RoKAF	
87-1661 bis 87-1693	F-16C	IDF/AF	
87-1694 bis 87-1708	F-16D	IDF/AF	
88-0001 bis 88-0012	F-16A	KLu	J-001 bis J-012
88-0013 bis 88-0015	F-16D	THK	
88-0016 bis 88-0018	F-16A	RDAF	E-016 bis E-018
88-0019 bis 88-0037	F-16C	THK	
88-0038 bis 88-0047	F-16A	FAB	FA113 bis FA122
88-0048 bis 88-0049	F-16B	FAB	FB22 bis FB23
88-0110 bis 88-0143	F-16	CHAF	110 bis 143
88-0144 bis 88-0149	F-16	CHAF	144 bis 149
88-0150 bis 88-0175	F-16D	USAF	
88-0397 bis 88-0550	F-16C	USAF	
88-1709 bis 88-1711	F-16C	IDF/AF	
88-1712 bis 88-1720	F-16D	IDF/AF	
89-0001 bis 89-0011	F-16A	FAB	FA123 bis FA133
89-0012	F-16B	FAB	FB24
89-0013 bis 89-0021	F-16A	KLu	J-013 bis J-021
89-0022 bis 89-0041	F-16C	THK	
89-0042 bis 89-0045	F-16D	THK	
89-0277	F-16C	IDF/AF	
89-0278 bis 89-0279	F-16C	EAF	
89-2000 bis 89-2154	F-16C	USAF	
89-2155 bis 89-2179	F-16D	USAF	
90-0001 bis 90-0021	F-16C	THK	
90-0022 bis 90-0024	F-16D	THK	
90-0025 bis 90-0027	F-16A	FAB	FA135 bis FA136
90-0028 bis 90-0035	F-16C	Bahrain	
90-0036 bis 90-0039	F-16D	Bahrain	
90-0700 bis 90-0776	F-16C	USAF	
90-0777 bis 90-0800	F-16D	USAF	
90-0801 bis 90-0833	F-16C	USAF	
90-0834 bis 90-0849	F-16D	USAF	
90-0850 bis 90-0874	F-16C	IDF/AF	
90-0875 bis 90-0898	F-16D	IDF/AF	
90-0899 bis 90-0930	F-16C	EAF	
90-0931 bis 90-0937	F-16D	EAF	
90-0938 bis 90-0941	F-16D	RoKAF	
90-0942 bis 90-0947	F-16A	PakAF	
90-0948 bis 90-0952	F-16B	PakAF	
91-0001 bis 91-0021	F-16C	THK	
91-0022 bis 91-0024	F-16D	THK	
91-0062 bis 91-0067	F-16A	RTAF	
91-0336 bis 90-0461	F-16C	USAF	
91-0462 bis 90-0485	F-16D	USAF	
91-0486 bis 91-0489	F-16C	IDF/AF	
91-0490 bis 90-0495	F-16D	IDF/AF	
92-0001 bis 92-0021	F-16C	THK	
92-0022 bis 92-0024	F-16D	THK	
92-0100 bis 92-0218	F-16C	USAF	
92-0219 bis 92-0249	F-16D	USAF	
93-0001 bis 93-0014	F-16C	THK	
93-0315 bis 93-0453	F-16C	USAF	
93-0454 bis 93-0464	F-16D	USAF	



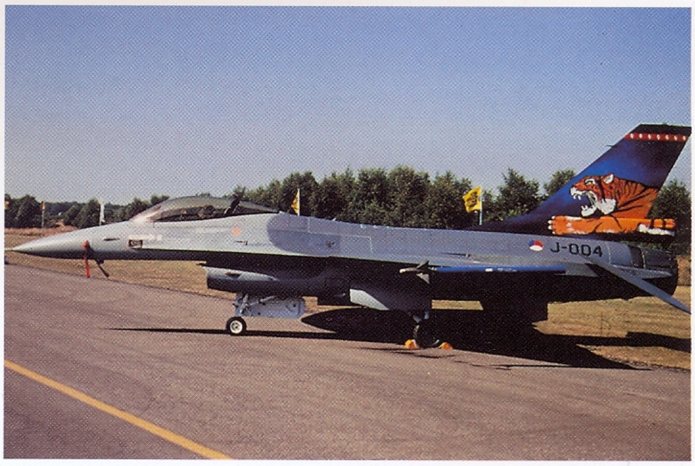
1990 stellte die 315. Squadron der niederländischen Luftwaffe eine F-16A (J-060; s/n 86-0060) für die Solovorführungen bei Luftfahrtveranstaltungen bereit.

The 1990 F-16 solo display for the Royal Netherland AF was performed by the 315th Squadron.



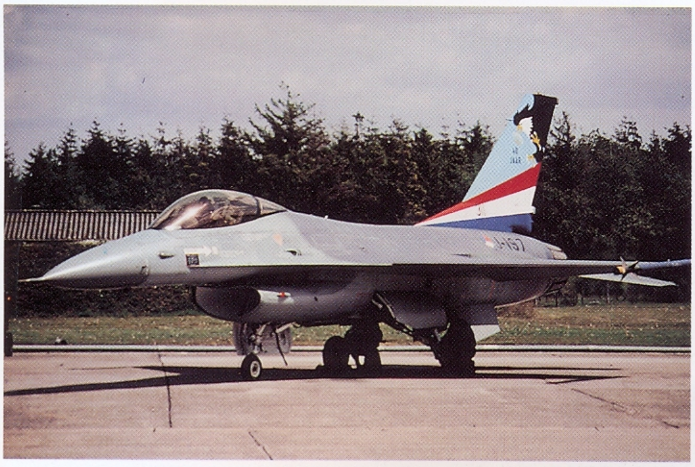
Zehn Jahre F-16. Aus diesem Grund erhielt diese F-16B (J-259; s/n 78-0259) der 322./323. Squadron ein buntes Leitwerk (Volkel 1989).

Ten years F-16. This was the reason to paint the tail of this F-16B of 322nd/323rd Squadron with a special colour scheme.



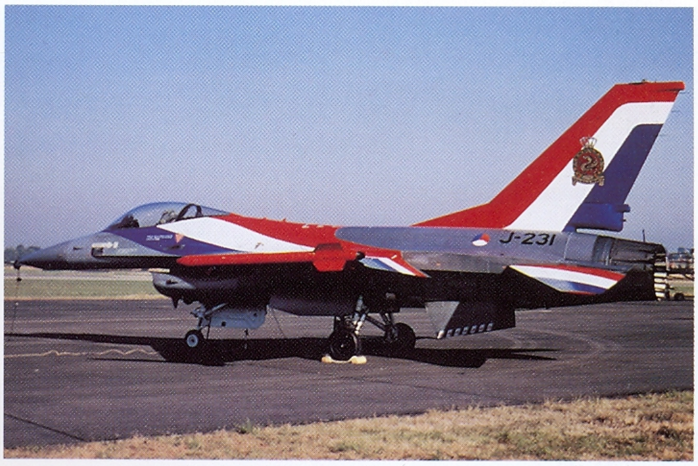
Zum Tiger-Meet nach Fairford kam 1991 diese F-16A (J-004; s/n 88-0004) der 313. Squadron.

Participant of the Tiger-Meet at Fairford was this F-16A of 313th Squadron.



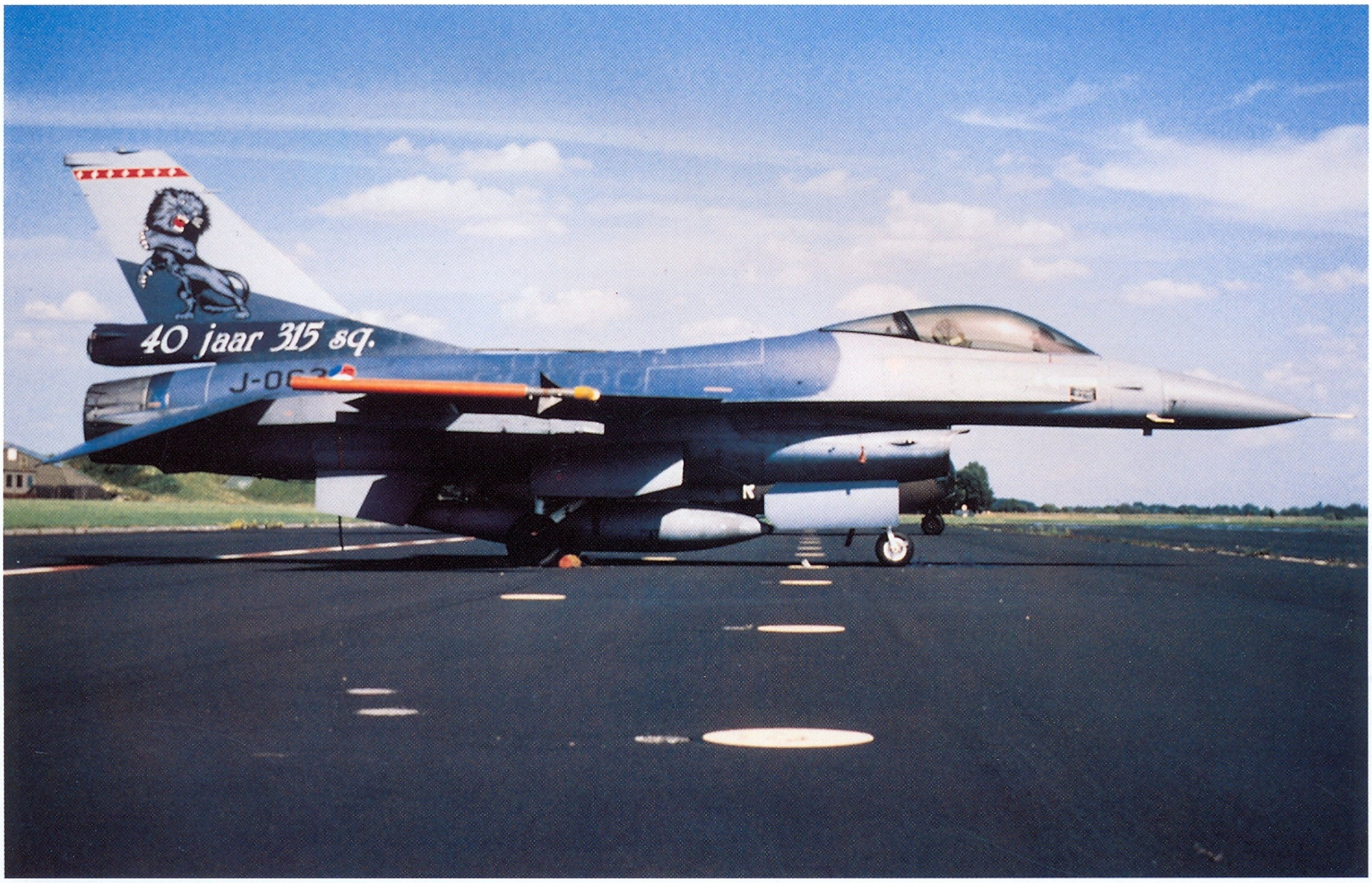
Jubiläums-Maschine der 311. Squadron (1991).

Anniversary aircraft of the 311th Squadron (1991).



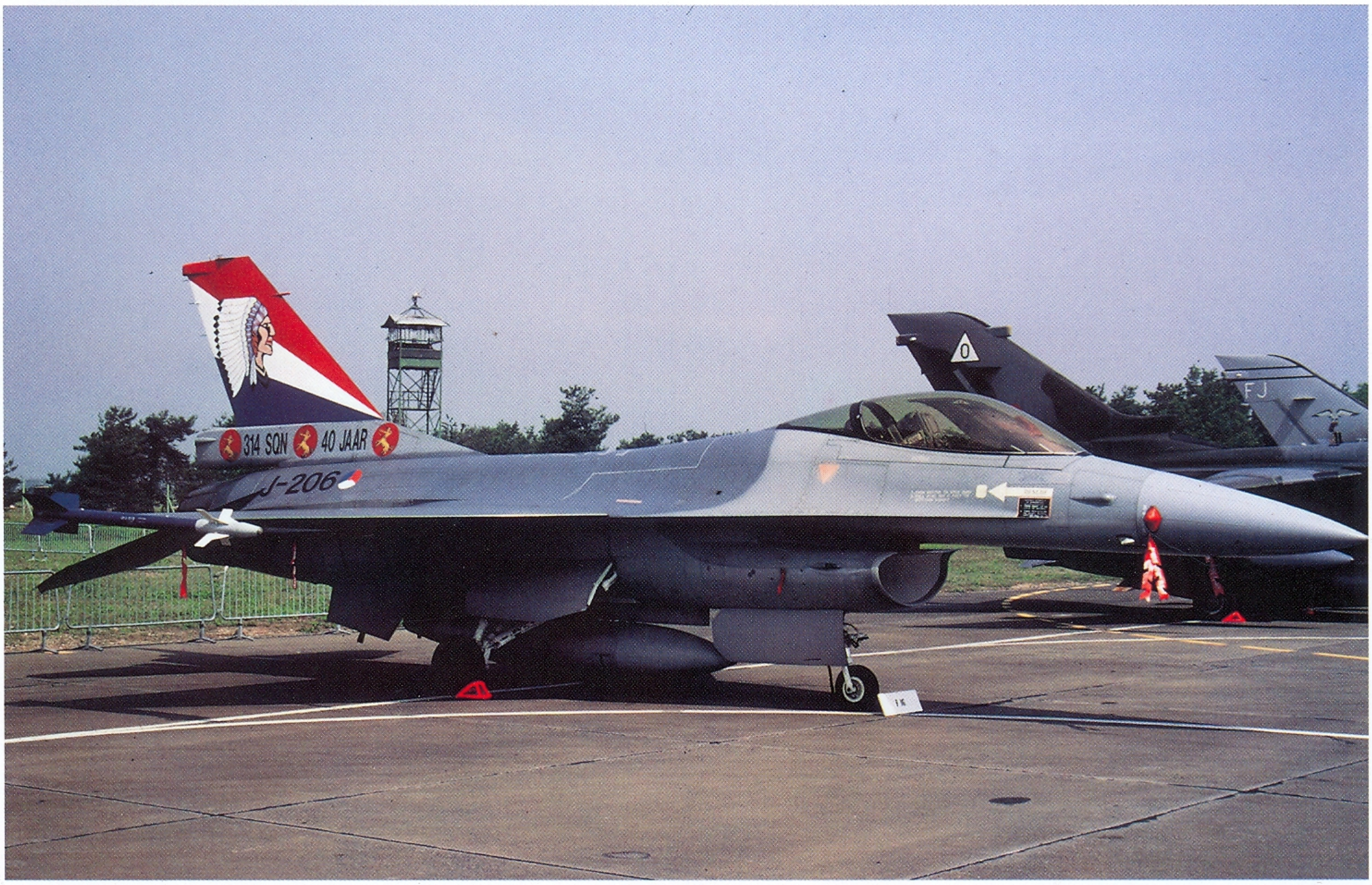
Eine weitere bunte F-16A (J-231; s/n 78-0231) der 323. Squadron (1991).

Another coloured F-16A of 323rd Squadron.



Auch die 315. Sqd. feierte 1992 ihr 40 jähriges Jubiläum. Hier die F-16A (J-063) am 17. Juli 1992 in Fürstenfeldbruck.

Also the 315th Sqd. celebrates its 40th Anniversary in 1992. Depicted here is a F-16A at Fürstenfeldbruck on July 17, 1992.



F-16A (J-206) der 314 Sqd. mit Sonderanstrich zum 40 jährigen Jubiläum. Aufgenommen am 14. Juni 1992 in Colmar.

F-16A of 314 Sqd. with a coloured tail for the 40th Anniversary, takten on June14, 1992 at Colmar.